

# Palvelukohteiden opastusjärjestelmän kehittäminen

Tiehallinnon selvityksiä 27/2004



# **Palvelukohteiden opastusjärjestelmän kehittäminen**

**Tiehallinnon selvityksiä 27/2004**

*Kansikuva: Pertti Luukkonen*

ISSN 1457-9871  
ISBN 951-803-278-5  
TIEH 3200877

Verkkojulkaisu pdf ([www.tiehallinto.fi/julkaisut](http://www.tiehallinto.fi/julkaisut))  
ISSN 1459-1553  
ISBN 951-803-279-3  
TIEH 3200877-v

Edita Prima Oy  
Helsinki 2004

Julkaisua myy/saatavana:  
asiakaspalvelu.prima@edita.fi  
Puhelin 020 450 011  
Faksi 020 450 2470



**Tiehallinto**  
Tekniset palvelut  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihde 0204 22 150

Asiasanat: liikenteen ohjaus, liikennemerkit  
Aihealuokka: 22

## TIIVISTELMÄ

Viitoituksen tarkoituksena on opastaa tielläliikkuja pyrkimäänsä kohteeseen. Palvelukohteiden viitoituksella osoitetaan yleensä matkan aikana tarvittavat palvelut. Tienkäyttäjien ja yrittäjien kannalta on oleellista, että tiedon esittämislogiikka on yhdenmukainen ja tarjottu tieto pitää paikkansa. Tiehallinto vastaa yleisten teiden osalta tieliikenneverkon opastusjärjestelmän luotettavuudesta ja ajantasaisuudesta.

Suomessa etelästä pohjoiseen siirryttäessä toimintojen välinen keskietäisyys kasvaa. Tällä on vaikutuksensa siihen, miten etäältä kohteet kulloinkin voidaan opastaa. Palvelutihentymissä opastettavien kohteiden määrä kasvaa helposti niin suureksi, ettei kaikkien kohteiden opastaminen ole mahdollista. Liikenneturvallisuuteen perustuva tietomäärän rajoittaminen johtaa tarjolla olevien kohteiden priorisointitarpeeseen. Priorisointitarve ja vaihteleva yhdyskuntarakenne korostavat alueellisen suunnittelun merkitystä.

Opastusjärjestelmän rakenne hahmotetaan hierarkkisesti kolmena eri tasona, joilla on kullakin oma roolinsa. **Ensimmäisellä tasolla** matkailija löytää tiekartan ja viittojen avulla *paikkakunnalle*. **Toisen tason** rungon muodostavat kunnalliset opastustoimistot ja -kartat, jotka nykyisellään vaativat kehittämistä. **Kolmas taso** vie matkailijan *perille kohteeseen* opasteiden, osoiteviittojen tai opastusjärjestelmän avulla.

Ruskean värin käyttöä palvelukohteiden opastamisessa on harkittava tarkkaan ja muutoksien nykytilanteeseen tulee olla erittäin hyvin perusteltuja. Taustavärin vaihtumisesta sinisen ja ruskean välillä on oltava jokin selkeä ja helposti ymmärrettävä hyöty, muutoin väri vaihtelu vain sekoittaa entisestään liikenneympäristöä. Ruskean taustavärin käytön laajentamisessa on tärkeää, että väri itsessään on tienkäyttäjälle selkeä viesti palvelujen luonteesta.

Opastusta voidaan myös tehostaa ottamalla käyttöön liikenteellisesti merkittävimpien palvelukohteiden osalta nykyistä monipuolisempia ennakko-opastustapoja sekä muutama uusi tunnus selventämään nykyopastuksessa yleisimmin toistuvia ongelmatilanteita. Esimerkiksi nähtävyystunnuksen käyttöalue on tällä hetkellä liian laaja. Mahdollisia ruskealle pohjalle vietäviä kohteita olisivat maaseutuyritys- ja nähtävyyshäiköt.

Kehittämissuunnitelma ei lisää oleellisesti opastettavien kohteiden määrää, mutta uudet opasteet ja opastetyypit kansainvälisesti ymmärrettävine tunnuskuvineen kuvaavat paremmin matkailupalvelujen luonnetta ja laatua.

Uusien opastusperiaatteiden toteuttaminen ja uusien opasteiden käyttöönotto edellyttää tieliikenneasetuksen muutosta.



## SAMMANFATTNING

Vägvisningens syfte är att vägleda trafikanterna till de platser de ämnar besöka. De tjänster och den service som behövs under resan anges genom att vägvisa till olika serviceinrättningar. För trafikanterna och företagarna är det väsentligt att logiken enligt vilken informationen presenteras är enhetlig och att den tillhandahållna informationen är korrekt. Vägförvaltningen ansvarar för vägvisningssystemets tillförlitlighet och riktighet på de allmänna vägarna.

Vid förflyttning från söder mot norr i Finland växer medelavstånden mellan olika serviceinrättningar. Det här inverkar på hur långt avstånd det kan vägvisas till serviceinrättningar i olika fall. I tätorter eller turistområden kan antalet möjliga vägvisningsmål lätt bli så stort, att det inte är möjligt att vägvisa till alla mål. Den begränsning av informationsmängden, som måste göras på grund av trafiksäkerhetsskäl, leder till ett behov att priorisera de olika vägvisningsmålen. Prioriseringsbehov och varierande samhällsstruktur accentuerar betydelsen regional planering av vägvisningen till serviceinrättningar.

Vägvisningssystemets struktur kan hierarkiskt betraktas i tre olika nivåer, vilka alla har sin egen roll. På den första nivån hittar trafikanten med hjälp av vägkarta och vägvisning till önskad ort. Stommen för den andra nivån utgörs av kommunernas turistbyråer och informationskartor, vilka för närvarande behöver utvecklas. Den tredje nivån leder trafikanten fram till målet med hjälp av vägvisare och adresssystem.

Användningen av brun färg för vägvisning till serviceinrättningar bör övervägas noggrant och ändringarna av det nuvarande systemet bör vara välmotiverade. Varieringen av märkenas bottenfärg mellan blå och brun bör medföra en tydlig och lättförståelig nytta. I annat fall skapar färgväxlingen ännu större oreda i trafikmiljön. Vid ökad användning av den bruna bottenfärgen är det viktigt att färgen i sig själv ger trafikanten ett klart budskap om servicens natur.

Vägvisningen kan också effektiviseras genom att för de trafikmässigt viktigaste serviceinrättningarna ta i bruk mångsidigare sätt för förhandsvägvisning samt några nya symboler för att avhjälpa de oftast förekommande problemen i den nuvarande vägvisningen. Användningsområdet för t.ex. sevärhetsmärket är för närvarande alltför mångskiftande. Landsortsföretags- och sevärhetsobjekten är eventuella mål som kunde anges på brun bottenfärg.

Utvecklingsplanen ökar inte i nämnvärd grad antalet vägvisade objekt, men de nya informationsmärkena med internationellt förståeliga symboler beskriver bättre serviceinrättningarnas natur och kvalitet.

Förverkligandet av de nya vägvisningsprinciperna och ibruktagningen av nya informationsmärken förutsätter en ändring av vägtrafikförordningen.

## SUMMARY

The purpose of route signing on the road network is to help road users reach their destination. Tourist route signs indicate services that road users might need during their trip. It is important for road users and tourist service producers that the information given is logical and precise.

Especially in Finland, the average distance between tourist services increases when travelling from south to north. This also affects the distance between the service and the route sign. However, the accepted signing distance should depend on the service density of the local rural or urban environment. In urban areas the service density often increases to high levels. Without prioritising the amount of given information, it may become impossible to provide guidance to each site due to traffic safety reasons. The varying urban structure and the need to prioritise tourist guidance emphasises the importance of making regional plans for tourist guidance.

The structure of the tourist routing system consists of three hierarchical levels, each having its own important role. At the **first level**, road users find their way to the municipality by using road maps and signs. At the **second level**, road users entering the centre are guided by municipal tourist offices and tourist guide maps. This level needs further development in Finland. The **third level** guides road users to their final destination by using tourist route signs and general postal address signs on the road network.

Using brown colour on tourist traffic signs has to be considered very carefully. A colour change from blue to brown has to clearly benefit the whole signing system, especially from the road users' point of view. Without any clearly and easily identified purpose, using an extra colour may even confuse the traffic environment. If the use of brown colour increases, it is important that the colour itself gives a very clear message to road users about the nature of the service. Another method of increasing the efficiency of tourist guidance is to start using new and more versatile ways to indicate tourist services in advance. New symbols are also needed to solve common problems. For example, the symbol for sightseeing attractions is now used too widely. Possible new sites indicated with a brown background could be "rural special services" and "sightseeing attractions".

The development plan doesn't significantly increase the amount of signed tourist services. However, the new proposed route signing models with internationally understandable symbols will describe the nature and quality of different tourist services better than before.

Taking the proposed methods into use requires a change in Finnish road legislation.



## ESIPUHE

Palvelukohteiden viitoituksella opastetaan tielläliikkuja pyrkimäänsä kohteeseen sekä osoitetaan ne palvelut, joita matkan aikana voidaan tarvita. Erityisesti matkailuyrittäjät ovat pitäneet nykyistä opastusjärjestelmää riittämättömänä ja asiakkaita huonosti palvelevana.

Vastauksena opastuksessa todettuihin puutteisiin Tiehallinto käynnisti talvella 2003 palvelukohdeopastuksen kehittämiseen tähtäävän projektin. Käsillä olevassa, kehittämisprojektin tuloksena syntyneessä raportissa määritellään opastuksen kehittämistä koskeva keittämissuunnitelma, jota voidaan soveltaa tieliikenneverkolla koko Suomessa. Kehittämissuunnitelma on muodostettu kattavan sidosryhmätyöskentelyn sekä Keski-Suomen alueelle (Jämsä, Jämsänkoski, Keuruu, Korpilahti, Kuhmoinen, Multia ja Petäjävesi) laadittujen pilottisuunnitelmien avulla.

Kehittämissuunnitelmassa esitetään mahdollisuuksia käyttää uusia, nykyistä informatiivisempia opastustapoja sekä tutkitaan ruskean värin käyttömahdollisuutta. Tavoitteena on, että selkeä ja yrittäjien kannalta tasapuolinen opastus vähentäisi palvelujen usein luvatonta tienvarsimainontaa.

Opastuseriaatteiden kehittämistä on ohjannut valtakunnallinen, matkailun ja liikenteen eri toimijoita edustava ryhmä. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi apulaisjohtaja Pauli Velhonoja Tiehallinnon keskushallinnosta. Ohjausryhmän jäseninä olivat Markku Axelsson Suomen Kuntaliitosta, Ari Hyvölä Maaseutumatkailuyrittäjät ry:stä, Lea Häyhä kauppa- ja teollisuusministeriöstä, Reijo Kaukinen Autoliitosta, Marianna Kaukonen Museovirastosta, Pekka Laukala Matkailun edistämiskeskuksesta, Pekka Ropponen Suomen Hotelli- ja ravintolaliitosta ja Suomen Matkailuelinkeino ry:stä, Antti Saukkonen Leirintäalueyhdistyksestä, Anna-Liisa Tarvainen liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä Pekka Tuunanen ympäristöministeriöstä.

Opastuksen kehittämisideoiden työstämisestä ja raporttiluonnoksen laadinnasta on vastannut Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirin ja keskushallinnon asiantuntijoista koostuva työryhmä. Työn sisällöstä ja raportoinnista vastanneeseen suunnitteluryhmään kuuluivat seuraavat henkilöt: liikenteenpalvelupäällikkö Kari Keski-Luopa ja tietarkastaja Maarit Orava Keski-Suomen tiepiiristä sekä tieinsinööri Per-Olof Linsen ja tieinsinööri Mikko Karhunen keskushallinnon teknisistä palveluista. Opastussuunnitelmien työstämiseen osallistui laaja alueellinen työryhmä, joka koostui elinkeinoelämän ja hallinnon alueellisten ja seudullisten organisaatioiden edustajista. Raporttiluonnoksesta on hankittu tiepiirien kommentit.

Työn avustavana konsulttina toimi YY-Optima Oy alikonsulttinaan SCC Viatek Oy. Konsultin projektipäällikkönä toimi FM Anna Saarlo. Työhön osallistuivat YY-Optima Oy:stä DI, VTM Seppo Lampinen ja MMM Aninka Urho sekä viitoitussuunnittelun asiantuntijoina SCC Viatek Oy:stä ins. Outi Kulonen ja tekn.yo Tuomas Österman.

Helsingissä huhtikuussa 2004

Tiehallinto  
Keskushallinto, Keski-Suomen tiepiiri

## Sisältö

1	OPASTUSJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT	11
1.1	Työn tavoitteet	13
1.2	Tausta	13
1.2.1	Lainsäädäntö ja ohejeistus	13
1.2.2	Aikaisemmin todetut kehittämistarpeet	15
1.2.3	Kansainvälinen käsitteistö	16
1.3	Käsitteet	16
1.4	Rajaukset	16
1.5	Johdatus kehittämisprojektiin	17
2	KEHITTÄMISPROSESSI	19
2.1	Työskentelytapa	19
2.2	Työn organisointi	19
2.3	Raportoinnin rakenne	21
3	OPASTUSJÄRJESTELMÄN ONGELMAT JA KEHITTÄMISEEN KOHDISTUVAT ODOTUKSET	22
3.1	Opastusrakenteen ongelmat	22
3.1.1	Valtakunnan rakenne	22
3.1.2	Opastuksen oikeellisuus	22
3.1.3	Opastuksen ymmärrettävyys	23
3.1.4	Liikenneturvallisuus	25
3.1.5	Alueellinen tasa-arvo ja oikeudenmukaisuus	26
3.2	Kohteisiin ja tunnuksiin liittyvät ongelmat	27
3.3	Taloudelliset ongelmat	30
4	OPASTUKSEN KEHITTÄMISEN PERIAATTEET	32
4.1	Yleiset kehittämistavoitteet	32
4.2	Opastuksen tasot	32
4.3	Opastusjärjestelmän toinen taso: opastuskartat ja opastustoimistot	34
4.4	Opastusjärjestelmän kolmas taso: kohdeopastus	35
4.4.1	Suuremman alueen kohteiden ennako-opastus	35
4.4.2	Opasteiden taustavärit	37
4.4.3	Opastetaulujen visuaalinen ilme	38
4.4.4	Osoiteviitat kolmannen tason tukena	39
4.4.5	Tunnussarjaa kehitetään palvelurymittäin	40
4.5	Taloudelliset periaatteet	44
5	KEHITTÄMISPERIAATTEIDEN VAIKUTUKSET	45
5.1	Vaikutukset matkailuelinkeinoon ja aluekehitykseen	45
5.2	Vaikutukset tienkäyttäjään ja turvallisuuteen	45
5.3	Vaikutukset ympäristöön	46
5.4	Muut vaikutukset	46
5.5	Yhteenveto (opastuksen kehittämiselle asetettujen tavoitteiden toteutuminen)	46
6	JATKOTOIMENPITEET	48
6.1	Periaatteiden kehittäminen opastusjärjestelmäksi	48
6.2	Opastusjärjestelmän käyttöönotto, ylläpito ja hoito	48
7	LIITTEET	55





## 1 OPASTUSJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT

### 1.1 Työn tavoitteet

Matkailua palvelevien kohteiden opastusjärjestelmän kehittämisen tavoitteena on tunnistaa voimassa olevan palvelukohteiden viitoitusta käsittelevän Tiehallinnon ohjeen<sup>1</sup> ja sen soveltamiskäytäntöön liittyvät ongelmat ja kehittämisodotukset sekä niiden pohjalta

- kehittää koko maahan soveltuvat yhtenäiset, nykyistä paremmat periaatteet palvelukohteiden opastuksen järjestämiselle,
- valmistella näiden periaatteiden pohjalta ehdotus palvelukohteiden viitoitusohjeessa ratkaistavista asioista sekä
- tunnistaa lakien ja asetusten muutostarvetta.
- kartoittaa yksityiskohtaisempien selvitysten ja kokeilujen tarve

### 1.2 Tausta

Palvelukohteiden viitoituksen tarkoituksena on opastaa tielläliikkuja pyrkimäänsä kohteeseen sekä osoittaa ne palvelut, joita matkan aikana tarvitaan.

Tiehallinnossa on tiedostettu selkeä tarve lähteä kehittämään nykyistä valtakunnallista palvelukohteiden opastusjärjestelmää. Opastusjärjestelmän kehittäminen halutaan nähdä myös mahdollisuutena vaikuttaa paikallisen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja sitä kautta alueen kehitykseen.

Palvelukohteiden viitoitusta säätelee ohje, jonka päivittämisestä päättää Tiehallinto lakien, asetusten ja kansainvälisten sopimusten ohjaamana. Opastusjärjestelmän kehittämisessä on otettava huomioon liikenteen ja palvelujen erilaiset toimijat ja sidosryhmät. Kehittämisaloitteita on tullut tienkäyttäjiltä, erilaisten tienvarsipalvelujen tarjoajilta.

Liikenne- ja viestintäministeriön koolle kutsuman, matkailuliikenteen kehittämistä käsitelleen yhteistyöryhmän toimenpidesuosituksiin (LVM Julkaisuja 27/2001) sisältyi ehdotus, että Tiehallinto laatisi rajatulla alueella "opastussuunnitelman, arvioisi suunnitelman toteuttamisen kustannukset sekä tekisi ehdotuksen Tiehallinnon viitoituspolitiikan mahdollisiksi tarkistuksiksi".

Suomessa erilaiset lait, asetukset, sopimukset, ohjeet ja suositukset vaikuttavat palvelukohdeopastuksen toteuttamiseen ja kehittämiseen määräävästi, rajaavasti tai ohjaavasti.

#### 1.2.1 Lainsäädäntö ja ohjeistus

##### Kansainvälinen Wienin sopimus

Kansainvälisesti liikenteen ohjausta sääntelee Liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus, (Wien 1968), jossa on määritelty muun muassa liikennemerkit, niiden värit ja muoto. Wienin sopimuksessa määriteltyjä merkkejä tai

<sup>1</sup> Palvelukohteiden viitoitus, Tiel 2133876. 1997.

tunnuksia ei saa käyttää liikenteen ohjauksessa muihin tarkoituksiin, eikä sopimuksessa määriteltyihin tarkoituksiin saa käyttää muita merkkejä tai tunnuksia. Sopimuksessa on myös rajattu liikennemerkeissä käytettäviä kieliä: suositeltava enimmäismäärä on kaksi kieltä.

### **Tieliikennelaki- ja asetus**

Suomessa liikenteen ohjausta määrittävät tieliikennelaki ja asetus (tieliikennelaki 3.4.1981/267; tieliikenneasetus 5.3.1982/182). Asetuksessa on määritelty kaikki virallisissa liikennemerkeissä sallitut tunnuksset.

Tieliikenneasetuksen mukaisten liikennemerkkien tunnistaminen on moottoriajoneuvolla liikkuvan velvollisuus, ja liikennemerkkien riittävä tunnistaminen varmistetaan ajokortin myöntöä edellyttävässä teoriakokeessa.

Liikenteen ohjaamiseen ei saa käyttää muita kuin tieliikenneasetuksessa määriteltyjä tunnuksia. Tieliikenneasetuksen tunnuksia ei saa käyttää tienvarsimainonnassa siten, että mainos voidaan käsittää liikennemeriksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi.

### **Järjestyslaki**

Lokakuun 2003 alussa voimaan tulleen järjestyslain (612/2003) 6 § mukaan "liikenteenohjauslaitetta muistuttavan tai muuten turvallisuutta vaarantavan mainoksen käyttäminen on kielletty".

### **Palvelukohteiden viitoitus- ohje**

Palvelukohteiden viitoitus perustuu tällä hetkellä vuonna 1997 julkaistuun Tiehallinnon ohjeeseen (Liikenteen ohjaus – Palvelukohteiden viitoitus. Tielaitos, Helsinki 1997). Ohjeen tarkoituksena on "osoittaa palvelukohteiden viitoitusperiaatteet yksittäisissä tapauksissa ja opastaa viitoituksessa käytettävien merkien sisällön ja muodon valitsemisessa". Ohje määrittelee opastettavat palvelut, suositeltavat opastusetaisyydet sekä opastustaulujen ja opastusmerkkien (tunnusten) ulkonäön.

Ohjeen mukaan "paikalliset olosuhteet otetaan huomioon laatimalla alueellinen opastussuunnitelma. Suunnitelmassa voidaan tulkita ohjeita joustavasti ja ottaa huomioon kaikki osapuolet mahdollisuuksien mukaan."

Palvelukohteiden opastusasioita varten suositellaan perustettavaksi piirikohtaisia tukiryhmiä, jotka alueellisten suunnitelmien laatimisen lisäksi käsittelevät viitoitusperiaatteita tarpeen mukaan ja seuraavat suunnitelmien toteutumista. Näihin tukiryhmiin otetaan mukaan kuntien, matkailualan ja yrittäjäjärjestöjen edustajia, joita voidaan käyttää viitoitustarpeiden osalta asiantuntijoina yksittäisissä viitoitusratkaisuisissa.

Käytännössä ohjeen suositukset eivät ole toteutuneet. Alueellisia suunnitelmia ei ole tehty riittävässä määrin eikä piirikohtaisia tukiryhmiä ole perustettu.



### 1.2.2 Aikaisemmin todetut kehittämistarpeet

Opastusjärjestelmän kehittämistarpeita on käsitelty sekä liikenne- ja viestintäministeriössä että Tiehallinnossa.

#### **Matkailuliikenteen kehittäminen – toimenpidesuosituks**

Liikenne- ja viestintäministeriön matkailuliikenteen kehittämisprojektissa (LVM 27/2001) oli mukana laaja-alainen ryhmä eri liikennemuodoista sekä matkailuorganisaatioista.

Viitoituksen osalta toimenpidesuosituksissa todettiin tarve selvittää ruskean värin käyttöönottomahdollisuudet matkailuun liittyvien palvelujen opastuksessa. Lisäksi työssä nousi esiin tarve täydentää nykyistä palvelujen opastusta. Raportin suosituksena oli myös, että matkailun toimijat luokittelisivat käyntikohteita niiden alueellisen merkittävyyden mukaan.

#### **Muissa opastusympäristöissä käytetyt tunnukset**

Suomen standardisoimisliiton SFS laatinut standardin "Ulkoilun ja urheilun merkit" SFS 4424. Sitä voidaan soveltaa kehitettäessä uusia opasteita.

#### **Tienkäyttäjän mielipiteet viitoituksesta ja muusta liikenteen ohjauksesta (Tiehallinnon selvityksiä 62/2001)**

Tiehallinnon selvityksessä tiedusteltiin sekä ammattiautoilijoilta että yksityishenkilöiltä heidän näkemyksiään viitoituksen suurimmista ongelmista. Suurimmiksi ongelmiksi nousivat liian pienet kadunnimikilvet, tiemerkintöjen huono näkyvyys huonolla kelillä sekä taajamien puutteelliset ulosajo-opasteet. Myös tietyömaiden ja väliaikaisjärjestelyjen merkintöjä moitittiin.

Palvelukohteiden viitoitusta tutkittiin omana aihepiirinään muun viitoituksen, tiemerkintöjen, liikennemerkkien, sekä tietyömaiden ja kunnossapidon rinnalla. Palvelukohteiden viitoituksessa nousivat esiin erityisesti seuraavat ongelmat:

- Huoltoasemien, levähdysalueiden ja muiden palvelujen kohdilta puuttuu opastusmerkit, joissa kerrotaan etäisyys seuraavaan vastaavaan palveluun
- Nähtävyys-tunnuksesta ei käy ilmi, millaisesta nähtävyydestä on kyse
- Taajamien sisään tuloteiltä puuttuvat opaskartat, joissa näytetään kadunnimet sekä yritysten ja palvelujen sijainnit.

#### **Tienvarsimainonnan käsikirja**

Opastuksen ja mainonnan rajanveto tulee esille tienvarsimainonnan käsikirjassa, joka on tarkoitettu ennen kaikkea tienvarsimainonnan valvontaa ja lupia hoitaville viranomaisille. Käsikirjaan on koottu tienvarsimainontaa koskevat säädökset, ja niistä on laadittu selkeäsanaiset tulkinnot. Käsikirjassa on laadittu tienvarsimainonnan valvontaa määrittelevät toimintalinjat ja täsmennetty eri organisaatioiden välistä työnjakoa. Työhön osallistuivat Suomen Kuntaliitto, ympäristöministeriö sekä Tiehallinto.



Tienvarsimainonta ja palvelukohteiden opastus palvelevat osin samaa tarvetta. Myös mainosten myöntämismenettelyissä otetaan huomioon jo olemassa olevat opasteet.

### 1.2.3 Kansainvälinen käytäntö

Monet maat, mm. Iso-Britannia ja Ruotsi, ovat ottaneet ruskean värin käyttöön palvelukohdeopastekilpien pohjavärinä erottaakseen palveluinformaation muusta liikenteenohjauksesta. Yhtenäistä kansainvälistä käytäntöä ruskean värin käytössä ei kuitenkaan ole. YK:n ECE:n alainen liikenneturvallisuuden työryhmä käsittelee vuosien 2003–2004 aikana myös opasteiden merkkikieleen liittyvää yhtenäistämistä.

EU:n taholta ei ole tällä hetkellä odotettavissa mitään opasteiden merkkikieleen liittyvää yhtenäistämistä.

## 1.3 Käsitteet

**Matkailu** on Maailman matkailujärjestön (WTO) mukaan henkilöliikennettä, jossa ihmiset matkustavat ja oleskelevat yksilön tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella olevassa paikassa korkeintaan yhden peräkkäisen vuoden ajan vapaa-ajan vietto-, liikematkai- tai muussa tarkoituksessa.

**Matkailuliikenne** on matkailutarkoituksessa tapahtuvaa henkilöliikennettä (lähde: LVM:n julkaisu 27/2001).

**Henkilöliikenne** on liikkumista, joka voidaan jakaa yksityiseen liikenteeseen (henkilöautot ja moottoripyörät, kevyt liikenne) ja julkiseen liikenteeseen (linja-auto, juna, lentokone, taksi ym.)

**Opastustaulu** koostuu yhteen telineeseen sijoitetusta yhdestä tai useammasta opastusmerkistä sekä niihin liittyvistä nuolista ja etäisyyksistä.

**Opastuskartat** ovat pääosin kuntien ylläpitämiä. Kartoilla esitetään taajaman tai kunnan palvelujen sijainti. Kartat on yleensä sijoitettu levähdys- tai pysäköintialueelle taajaman sisäänajoteille tai taajaman keskustaan.

**Tienvarsipalvelu:** Tiehallinnon *Palvelukohteiden viitoitus*-ohjeen mukaan tienvarsipalvelulla tarkoitetaan "tien välittömässä läheisyydessä sijaitsevaa, pääasiassa tienkäyttäjille tarkoitettua palvelua". Tässä työssä tienvarsipalveluilla tarkoitetaan seuraavia palveluja: huoltoasema, autokorjaamo, levähdysalue ja pysäköintialue, käymälä (levähdysalueiden yhteydessä), radiotaajuus, opastustoimisto, opastuskartta, ensiapu ja puhelin. Lisäksi tässä työssä käsitellään omina kokonaisuuksinaan majoitusta ja ruokailua, aktiviteetteja ja nähtävyyksiä sekä maaseutuyrityksiä.

## 1.4 Rajaukset

Matkailua palveleva opastus palvelee myös muuta liikkumista, mutta tässä työssä keskitytään yksinomaan matkailuliikennettä palvelevan, opastusjärjestelmän tarkasteluun. Siten tarkastelun ulkopuolelle jäävät yksinomaan tavara-liikenteeseen ja asiointiliikenteeseen liittyvät opastuskysymykset ja esimerkiksi teollisuusalueiden opastusjärjestelmät.

Tässä työssä tarkastellaan kiinteisiin opastusmerkkeihin perustuvaa opastusjärjestelmää, mikä rajaa uuden teknologian tarjoamat opastusmahdollisuudet (muuttuvat opastusmerkit, matkapuhelinnavigointi, satelliittipaikannus, www-pohjaiset opastuspisteet, palvelupuhelimet jne.) työn ulkopuolelle siitäkin huolimatta, että näiden keinojen käyttäminen osana opastusta on tulevaisuudessa kasvamassa.

Tässä työssä keskitytään yrittäjien ja muiden matkailupalveluita tarjoavien toimijoiden aseman selkeyttämiseen. Siten matkailuteiden viitoitus rajataan työn ulkopuolelle.

Vaikka kevyen liikenteen väylien viitoittamisella on selkeitä yhtymäkohtia tämän työn aihepiiriin erityisesti taajamissa ja niiden reuna-alueilla, se on jätetty tarkastelun ulkopuolelle.

Työssä ei ole suunniteltu opasteiden tai mahdollisten uusien tunnusten ulkonäköä. Liitteessä esiintyvät uudet palvelutunnukset (kuvat) ovat **esimerkinomaisia**, ja ne on esitetty vain opastuksen kehittämistarpeiden havainnollistamiseksi.

### 1.5 Johdatus kehittämisprojektiin

Tiehallinnossa on tunnistettu tarve palvelukohteiden opastuksen kehittämiseksi. Tämä tarve organisoitiin projektiksi, jonka avulla on tarkoitus täsmentää kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Tarkastelualueeksi valittiin kaksi seutukuntaa lounaisesta Keski-Suomesta, Keski-Suomen tiepiirin alueelta. Alueen katsottiin olevan valtakunnallista kehittämistä silmällä pitäen riittävän monipuolinen ja edustava. Niin palvelujen opastukseen (viitoihin) kuin tieverkon rakenteeseen liittyvät kysymykset tulevat esille monipuolisesti ja kattavasti alueella.

Tarkastelualue on tyypillistä keskisen Suomen maaseutua pienine kaupunkikeskuksineen; haja-asutusalueet ovat pääosin maa- ja metsätalouteen tukeutuvia. Alueella esiintyy niitä palveluja, joita on tyypillisesti pienissä (seutukunta)keskuksissa ja niiden ympäristössä sekä haja-asutusalueilla. Maaseudun palvelut ovat suurelta osin maaseudulle tyypillistä mökki- ja maatilamajoitusta ja erilaisia suoramyyntipisteitä. Aluetta halkovat useat valta- ja kantatiet. Moottori- tai moottoriliikenneteitä alueella ei ole.

Projektissa selvitettiin tarkastelualueen toimijoiden tarpeita opastuksen kehittämiseksi, sekä alueelle laaditussa pilottisuunnitelmassa koeteltiin työssä syntyneitä kehittämisideoita (ks. liite). Pilottisuunnitelmaa ei lähtökohtaisestikaan laadittu sellaisenaan toteutettavaksi, vaan se on kehittämisprosessin ensimmäinen ideoiva vaihe. Liitteessä on kuvattu sekä pilottisuunnitelmat että pilottialue.

Työn aluksi analysoitiin valtakunnallisten osapuolten ja sidosryhmien tavoitteet kirjallisen aineiston sekä sitä täydentäen haastattelujen avulla. Sen jälkeen koottiin paikallisten ja seudullisten toimijoiden tavoitteet käyttäen kehikkona valtakunnallisten toimijoiden tavoitteita. Samanaikaisesti tarkennettiin työn reunaehdot ja rajaukset toisaalta opastusta ohjaavan lainsäädännön ja ohjeistuksen osalta ja toisaalta matkailupalvelujen rajauksen osalta. Opastusjärjestelmään liittyviä ongelmia ja sen kehittämiseen kohdistuvia odotuksia koottiin alueellisessa työryhmässä, valtakunnallisessa ohjausryhmässä ja alueellisissa seminaareissa.

Pilottisuunnitelman perusteella laadittiin opastuksen kehittämissuunnitelma, (tämän raportin luku 4), jossa esitetään opastuksen kehittämisen suuntaviivat ja tarve jatkohankkeille.



## 2 KEHITTÄMISPROSESSI

### 2.1 Työskentelytapa

Koska kyseessä on ollut luonteeltaan ideoiva kehittämisprojekti, työn resurssit kohdennettiin painotetusti vuorovaikutteiseen työskentelyyn sekä asiantuntijoiden että sidosryhmien kanssa.

Työstä on vastannut Tiehallinnon Keski-Suomen tiepiirin ja keskushallinnon asiantuntijoista koostuva projektitiimi.

Valmistelu on perustunut laajapohjaiseen keskusteluun sekä alueellisella että valtakunnallisella tasolla. Opastusjärjestelmän kehittämistä on ohjannut valtakunnallinen, matkailun ja liikenteen eri toimijoita ja viranomaisia edustava ryhmä. Opastussuunnitelmien työstämiseen on osallistunut laaja alueellinen työryhmä, joka koostui Keski-Suomen elinkeinoelämän ja hallinnon alueellisten ja seudullisten organisaatioiden edustajista. Paikallisten matkailupalveluyrittäjien kanssa on keskusteltu pilottialueella järjestetyissä seminaareissa. Konsultin liikenteen, ympäristön ja vuorovaikutuksen asiantuntijat toimivat kaikissa ryhmissä.

Seuraavassa kuvataan tarkemmin em. ryhmien ja seminaarien roolia ja tarkoitusta sekä ryhmien kokoonpanoa.

### 2.2 Työn organisointi

#### Valtakunnallinen sidosryhmätyöskentely

Ohjausryhmän tehtävänä oli linjata kehittämisen periaatteita ja edustaa valtakunnallista näkemystä opastuksen kehittämisessä. Ohjausryhmä käsitteli valtakunnallisesta näkökulmasta työn tavoitteita, opastusjärjestelmän kehittämisen tarpeita sekä työn aikana muodostetun kehittämissuunnitelman hyväksyttävyyttä.

Ohjausryhmän puheenjohtajana toimi apulaisjohtaja Pauli Velhonoja Tiehallinnon keskushallinnosta. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana neljästi.

LVM:n edustajan kanssa käydyssä epävirallisessa keskustelussa pohdittiin periaatteellisella tasolla ruskean ja sinisen värin käyttöä, Wienin sopimuksen merkitystä sekä uusien merkkien käyttöönotosta tiedottamisen vastuutahoja.

Sidosryhmien kanssa keskusteltiin myös varsinaisten kokousten ulkopuolella. Erityisesti keskusteltiin niiden tahojen kanssa, jotka nykyään vastaavat hannunvaakunan myöntöön liittyvien lausuntojen antamisesta (museovirasto, Keski-Suomen taidetoimikunta, Keski-Suomen ympäristökeskus). Myös sellaisten tahojen kanssa, joiden palvelujen opastamisessa tunnistettiin ongelmia, tai joille harkittiin uusien tunnusten käyttöönottoa, käytiin keskusteluja erikseen. Tällaisia tahoja olivat Suomen Hotelli- ja ravintolaliitto, liikenne- ja viestintäministeriö, Metsähallitus ja Keski-Suomen museo.

Projektista tiedotettiin eräissä matkailualan tapahtumissa sekä alueen sanomalehdissä. Tiedottaminen tuotti yhteydenottoja ja kommentteja useilta tahoilta.



### Alueellinen sidosryhmätyöskentely

Alueellinen työryhmä toimi paikallisen ja alueellisen tason asiantuntijana kehittämissuunnitelman muodostamisessa ja pilottisuunnitelmien laadinnassa. Ryhmän jäseninä olivat pilottialueen kuntien edustajat sekä joukko maakunnallisia tahoja: Keski-Suomen liitto, Keski-Suomen ympäristökeskus, Keski-Suomen museo sekä seudullisia matkailuorganisaatioita. Ryhmän puheenjohtajana toimii Keski-Suomen tiepiirin liikenteenpalvelupäällikkö Kari Keski-Luopa. Työryhmän jäsenet on lueteltu raportin liitteessä 2.

Työryhmän jäsenet toivat työhön näkemyksensä opastuksen kehittämistarpeista omalla alueellaan. Kuntien edustajat osallistuivat myös seminaarien käytännön järjestelyihin sekä nimesivät seminaariin osallistuvat alueensa yritysten edustajat.

Alueellisen työryhmän kokouksissa käsiteltiin opastuksen kehittämisen tavoitteita ja reunaehtoja, opastettavien kohteiden rajausta ja määrittelyä, pilottisuunnitelman lähtöaineiston ajantasaisuutta ja oikeellisuutta sekä pilottisuunnitelma-luonnosta.

Paikallisten tarpeiden ja näkemysten kartoittamiseksi järjestettiin kohdealueella kaksi alueellista seminaaria pilottisuunnitelman kohdealueen matkailupalveluja tuottaville yrittäjille. Seminaarit järjestettiin kahdessa osassa sekä Keuruulla että Jämsässä. Kunnat valitsivat seminaareihin kutsutut, omaa alaansa edustavat matkailupalveluyrittäjät.

Ensimmäinen seminaaripari järjestettiin nykyisen opastuksen ongelmien kartoittamiseksi ja kehittämisehdotusten kokoamiseksi. Seminaarikutsujen yhteydessä yrittäjille lähetettiin kysely, jonka avulla saatiin tietoa nykyisen opastuksen suurimmista puutteista. Tilaisuuksissa käsiteltiin opastukseen liittyviä puutteita, ongelmia ja kehittämistarpeita. Seminaariosanottajia oli yhteensä 37.



Toisessa seminaariparissa yrittäjille esiteltiin suunnitelmaluonnoksia, niihin sisältyviä opastusjärjestelmän kehittämis ehdotuksia ja alustavia linjauksia opastettavista palveluista. Seminaariosanottajia oli yhteensä 34.

Sidosryhmien kanssa käydyt keskustelut, seminaarit ja kokoukset olivat tärkeä osa opastuksen kehittämisperiaatteiden määrittelyä ja pilottisuunnitelman viimeistelyä. Seminaareissa esiin nousseet kommentit ja kysymykset on otettu huomioon opastusjärjestelmän kehittämisessä.

### 2.3 Raportoinnin rakenne

Luvussa 3 kuvataan palvelukohdeopastuksen nykyongelmat ja puutteet sekä opastusta määrittelevät reunaehdot. Luku on jäsennetty kolmeen osaan: opastuksen rakenteelliset ongelmat, opastekohtaiset ongelmat ja taloudelliset kysymykset. Opastuksen rakenteellisissa ongelmissa keskitytään esimerkiksi erilaisiin opastustarpeisiin valtakunnan eri osissa tai liikenneturvallisuuden ensisijaisuuden aiheuttamiin opastuspuutteisiin. Nämä ongelmat ovat yhtäläisiä kaikille kohteille. Opastekohtaisissa ongelmissa esitellään opastettavat palvelukohteet sekä niiden rajaamiseen ja tunnuksiin liittyvät ongelmat. Myös muita opastuksen merkintätapoihin liittyviä ongelmia nostetaan esiin tässä ryhmässä. Taloudellisten kysymysten osalta otetaan esiin opastusjärjestelmän uusimisen aiheuttamien kustannusten kohdentuminen sekä lupa- ja hinnoittelumenettely.

Luvussa 4 kuvataan opastusjärjestelmän kehittämisen suuntaviivat, jossa on määriteltä opastuksen keskeiset periaatteet ja linjaukset. Luvussa 5 esitetään kehittämisen periaatteiden vaikutukset erityisesti seuraavien suunnitteluvaiheiden kannalta.

Luvussa 6 kuvataan ehdotetut jatkotoimenpiteet.

Raportin liitteessä kuvataan pilottisuunnitelman sekä sen rinnalla ja vertailukohdaksi laaditun nykyiseen suunnitteluohjeeseen perustuvan opastus suunnitelman laatimisperiaatteet. Suunnitelmakartat esitetään raportin liitteenä. Pilottisuunnitelmat ovat palvelleet työmateriaalina haettaessa varsinaisia opasteiden kehittämisen periaatteita ja linjauksia. Niissä testatut opasteet eivät välttämättä ole päätyneet raporttiin.

Lisäksi pilottialueesta saaduista sekä suunnitelmien sisältöön että suunnittelu prosessiin liittyvistä kokemuksista on laadittu erillinen muistio Tiehallinnon sisäiseen käyttöön.



### **3 OPASTUSJÄRJESTELMÄN ONGELMAT JA KEHITTÄMISEEN KOHDISTUVAT ODOTUKSET**

#### **3.1 Opastusrakenteen ongelmat**

##### **3.1.1 Valtakunnan rakenne**

###### **Etelä-Suomi – Pohjois-Suomi**

Nykyisen palvelukohteiden opastuksen ohjeen sallima suurin opastusetäisyys on useimpien kohteiden osalta viidestä kymmeneen kilometriin. Alueellinen opastussuunnitelma antaa tähän jouston mahdollisuuksia. On kuitenkin ilmeistä, että viisi tai kymmenen kilometriä on Etelä-Suomessa sekä opastuksen että matkailijan kannalta aivan erilainen etäisyys kuin Lapissa. Suomessa etelästä pohjoiseen siirryttäessä toimintojen välinen keskietäisyys kasvaa. Tällä on vaikutuksensa siihen, miten etäältä kohteet kulloinkin voidaan opastaa; yksiselitteisten kilometrirajoitusten noudattaminen johtaisi joko liikaan tai liian vähäiseen opastamiseen.

###### **Taajamat – haja-asutusalueet**

Palvelukohteita ei pääsääntöisesti opasteta kaupungeissa eikä taajama-alueilla. Silti varsinaisten taajamien ulkopuoliset alueet ovat erilaisia: kaupunkien lähi-alueiden opastustarpeet ovat eri tyyppiset kuin harvaan asutuilla alueilla. Palvelutihentymissä opastettavien kohteiden ja määrä kasvaa helposti niin suureksi, ettei kaikkien palveluiden opastaminen ole mahdollista. Erittäin harvaan asutuilla alueilla puolestaan opastusetäisyyksiä olisi voitava kasvattaa huomattavasti yleisistä ohjeista. Taajamasta haja-asutusalueen suuntaan siirryttäessä toimintojen välinen keskietäisyys kasvaa.

Nykyohje tarjoaa mahdollisuuden joustoihin opastusetäisyyksien suhteen, jos opastustarve tarkastellaan alueellisena kokonaisuutena ns. alueellisten opastussuunnitelmien yhteydessä.

###### **Moottoritiet – yksityistiet**

Opastuksen mahdollisuudet vaihtelevat paljon tieverkon eri osissa. Moottoritiet edellyttävät liikenneympäristönä erilaisia viitoitusratkaisuja kuin yksityistiet. Ajonopeudet, liikennemäärät ja liittymien tyyppi vaikuttavat siihen, mikä on opasteelle sopiva koko ja etäisyys liittymästä.

Liikennemäärät vähenevät ja ajonopeudet laskevat siirryttäessä moottoritieverkolta kohti yksityistieverkkoa, ja samalla viitoituksen luonne muuttuu yleiskohteiden viitoittamisesta kohti yksittäiskohteiden viitoittamista. Palvelukohdeopastuksen on sovittava yhteen muun tietäntyyppisellä tiellä esiintyvän viitoituksen kanssa.

##### **3.1.2 Opastuksen oikeellisuus**

Tiehallinto vastaa yleisten teiden osalta tieliikenneverkon opastusjärjestelmän luotettavuudesta ja ajantasaisuudesta. Kunnat vastaavat katuverkon ja yksityistieverkon opastusjärjestelmien oikeellisuudesta. Kuitenkin Tiehallinto ohjeiden

kehittäjäviranomaisena on avainasemassa rakentamassa yhteistä opastusjärjestelmää koko tieliikenneverkolla käytettäväksi. Tiekäyttäjän kannalta on oleellista, että tiedon esittämislogiikka on tienpitäjästä riippumaton ja tarjottu tieto pitää paikkansa.

Jos matkailija saa opastuksen virheistä johtuen toistuvasti kokea pettymyksiä matkailupalvelun saatavuuden tai laadun suhteen, hänen luottamuksensa opastusjärjestelmään heikentyy. Tiehallinto saa jatkuvasti negatiivista palautetta vanhentuneista tai väärää tietoa antavista opasteista.

Toimiva opastus ymmärrettävine tunnuskuvineen kuvaa riittävällä tarkkuudella ja valtakunnallisesti yhdenmukaisin kriteerein matkailupalvelun luonnetta ja laatua. Matkailijan odotukset muovautuvat kokemuksen kautta niin, että hakeutuessaan esimerkiksi vuoteen tunnuksen perässä majapaikkaan matkailija odottaa hotellilta tietyn tasoista palvelua ja tiettyjä oheispalveluja, kuten aamiaista.

Myös palveluntarjoajilla on vastuu opastuksen ajantasaisuudesta. Palvelujen muuttuessa myös opasteiden tulisi muuttua. Kausiluontoisesti palveluita tarjoavien kohteiden tulisi poistaa tai peittää opasteet silloin kun palvelua ei tarjota. Kokemus on osoittanut, että opasteita myös muutetaan ilman Tiehallinnon lupaa ja toisinaan opasteissa käytetään tunnuksia, jotka eivät ole tieliikenneasetuksen mukaisia. Tiehallinnon tiepiireissä opasteiden ajantasaisuuden varmistamiseen osoitetut resurssit ovat vähäisiä.

Kohdeopastuksen ohella myös kuntien tai yrittäjien vastuulla olevissa opastuskartoissa on erittäin usein vanhentuneita tietoja.

Ongelmana on tällä hetkellä se, että ei ole olemassa yhteisesti Tiehallinnon ja kuntien kesken sovittua järjestelmää, jonka puitteissa tienkäyttäjille tarjottavan matkailijatiedon laatu teiden varsilla voidaan varmistaa.

### **3.1.3 Opastuksen ymmärrettävyys**

#### **Monikielisyys**

Pitkät sanat ja tekstit opasteissa ovat sitä vaikeampia tulkita, mitä suurempi on ajonopeus. Tämän vuoksi monikielisyyttä parempi on pyrkiä käyttämään yleisesti ymmärrettyjä symboleja ja tekstinä yksikielisiä erisnimiä. Tähän ei kuitenkaan kaikissa tilanteissa löydy mahdollisuutta.

Suomi on sitoutunut noudattamaan "Wienin sopimusta", jossa suositellaan liikenteenohjauksessa käytettäväksi korkeintaan kahta kieltä. Tämä yhdessä kielilain kanssa johtaa ristiriitaan silloin, kun suomen tai ruotsin kielen lisäksi halutaan ilmaista jotain myös englannin, norjan tai venäjän kielellä. Vuoden 2004 alussa voimaan tulevassa kielilaissa sanotaan selvästi, että suomen kansalliskielet ovat suomi ja ruotsi. Saamen kielistä, joita on kolme, säädetään kielilain mukaan erikseen. Kielilain tarkoittama kaksikielisyys koskee vain ja ainoastaan suomen ja ruotsin kieliä yhdessä. Kielilain ja Wienin sopimuksen vaikutukset opastukseen edellyttävät erillistä selvitystyötä ja ehkä jopa uutta tieliikenneasetusta. Joka tapauksessa kun kieliä on useita, opasteiden luettavuus kärsii.

Jotkut ruotsinkieliset opastetermit ovat tapauskohtaisesti varsin lähellä tai jopa samoja kuin vastaava englanninkielinen termi kuten "information" ja "nationalpark".



### Opastuskarttojen luettavuus

Tiehallinnon nykyinen ohje suosittelee opastuskartalla esitettäviksi kohteiden nimet ja osoitteet sekä puhelinnumerot. Ohjeessa esitetään myös suositus kartalla esitettävistä, tienkäyttäjän kannalta tärkeistä kohteista. Tienkäyttäjän kannalta ongelma on, että opastuskarttojen ja sitä täydentävien tietojen sisältö ja taso vaihtelee huomattavasti, eikä Tiehallinnon suosittelimia tietoja välttämättä esitetä opastuskartoissa.

Itse karttojen (karttapohjien) taso ja esitystapa vaihtelee huomattavasti. Riippumatta siitä, ovatko opastuskartan tiedot oikein vai väärin, opastuskartat saattavat olla erityisen vaikealukuisia jopa suomalaiselle lukijalle.

Karttojen sijainti saattaa olla epäkäytännöllinen, tai kartta saattaa puuttua taajamien sisään tuloteiltä kokonaan. Opastuskarttojen vaikeaselkoisuus ja epäyhtenäisyys vähentää karttojen äärelle hakeutumista ja vähentää siten kartoilla tavoiteltavaa opastusvaikutusta.

Opastuskarttojen kehittämistarve on noussut esiin myös aiemmissa selvityksissä (esim. *Tienkäyttäjän mielipiteet viitoituksesta ja muusta liikenteen ohjauksesta. Tiehallinnon selvityksiä 62/2001*).

### Kohdeopastuksen luettavuus

Opastuksen ymmärrettävyydessä tärkeä tekijä on käytettävissä olevien tunnusten havainnollisuus ja täsmällisyys. Laadultaan hyvin erilaisiin kohteisiin saatetaan nykyään opastaa käyttämällä hannunvaakunatunnusta tai erilaisia majoitusta kuvaavia tunnuksia. Hannunvaakunan takaa löytyvät niin Hämeen linna kuin yksityinen kokoelma radioita tai aseita. Vastaavasti mökki-tunnuksen takaa voi löytyä kylmiä tai lämpimiä mökkejä suihkulla tai ilman.

Voidaan siis katsoa, että aika on muuttanut matkailijan vaatimuksia. Nykyinen majoitustarjonta on puolestaan rakentunut vähitellen. Seurauksena on, että laatu-tietoinen matkailija ei pysty opastustunnuksen perusteella varmistumaan kohteen varustelutasosta, mikä puolestaan voi heikentää tunnuksen uskottavuutta. Toisaalta palvelun laadun mahdollisimman täsmällinen kuvaaminen voi johtaa erilaisten huonosti erottuvien tunnusten liialliseen määrään.

Kohdeopastuksessa käytetty osoiteviitta on todettu huonosti erottuvaksi. Sen teksti on pääteillä käytettyihin ajonopeuksiin nähden liian pientä.

### Opasteen reittiohjauksen luettavuus

Ennen liittymän suunnistustaulua tai ennen liittymän viittaryhmää sijoitettu palvelukohdeopaste saattaa joissakin liittymätilanteissa olla hankalasti yhdistettävissä opasteen jälkeen tulevaan suunnistustauluun tai liittymän viittaryhmään (esimerkiksi kiertoliittymät). Kuitenkin tämä yhdistäminen on erillisen palvelukohdeopastuksen ja viitoituksen ymmärtämisen punainen lanka. Opasteen nuolen muoto on hyvä liittyä yksiselitteisesti sitä seuraavan vastaavan suunnan viitoituksen muotoon.

### 3.1.4 Liikenneturvallisuus

#### Opastuksen rajoittaminen

Vaatus liikennejärjestelmän turvallisuudesta on merkittävin rajoittava tekijä opastusjärjestelmää kehitettäessä. Toisaalta vaatimus myös pakottaa suunnittelijat miettimään opastuskeinoja, jotka ovat mahdollisimman yksinkertaisia. Yksinkertainen opastus on helppo ymmärtää. Kun kuljettajan on helppo ymmärtää opastusta, hänelle jää aikaa myös muun liikenneympäristön huomioimiseen. Sama lähestymistapa keskittyy sekä opasteiden ymmärrettävyyden että liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Osa opastuksesta on suoraan perusteltavissa liikenneturvallisuudella: matkailijalle tarjotaan säännöllisin välein levähdys- ja pysähdyspaikkoja, ja hänet opastetaan ruokailu- ja majoituskohteisiin sekä huoltoasemille.

Palvelukohteiden opastukselle on määritelty nykyisessä suunnitteluohjeessa seuraavat määrärajoitteet:

- Yhteen opasteeseen voidaan sijoittaa korkeintaan 10 tietoa
- Palvelukohdeopasteen etäisyys suunnistustaulusta tulee olla vähintään 200 m.
- Kahden palvelukohdeopasteen välisen etäisyyden on oltava vähintään 70 m.
- Ennen liittymää saa olla yleisen suunnistustaulun lisäksi korkeintaan kaksi palvelukohdeopastetta (joista vain toinen B-tyypin taulu).

Viitoitussuunnittelijan on otettava huomioon nykyisessä suunnitteluohjeessa asetetut liikenneturvallisuusperusteiset määrärajoitukset opasteille. Tilanne muuttuu ongelmalliseksi, jos palveluntarjoajien määrä samalla alueella kasvaa niin suureksi, että määrärajoitusten vuoksi kaikkia palveluja ei voida opastaa samoin periaattein.

Palvelujen tuottajien näkökulmasta nykyohjeen mukaisen kohdeopastuksen ongelmana on ennakko-opastuksen alkaminen liian myöhään, liian läheltä kohdetta. Tilanne on paikoin hyvin ristiriitainen. On selvää että opastelupahakijoiden lukumäärästä riippumatta kaikki hakijat mainosarvon toivossa haluavat oman viittansa arvokkaana pidettyyn liittymään. Toisaalta on myös selvää, että jos hakijoita on paljon, he kaikki eivät voi saada opastettaan samaan liittymään.

Liikenneturvallisuuteen perustuva opastuksen rajoittaminen johtaa tarjolla olevien kohteiden priorisointitarpeeseen. Nykyisen priorisointikäytännön tavoitteena on viitoittaa laadukkaimmat ja tieltä suhteellisen helposti saavutettavat palvelut. Ongelmia tässä käytännössä aiheutuu silloin, kun tasaväkisiä ehdokkaita on paljon tai jos uuden, merkittävämmän palvelun opastaminen edellyttää olemassa olevan opasteen poistamista opasteiden lukumäärää koskevien rajoitusten vuoksi.



## Mainonta ja opastus

Opastus voidaan nähdä osana mainontaa tai markkinointia, mistä seuraa, että yrittäjiä on kohdeltava tasapuolisesti. Toisaalta opastus on myös keino hillitä liikenneturvallisuutta heikentävää mainontaa.

Mainonta ja opastus kytkeytyvät yhteen myös maisemakysymysten muodossa. *Tienvarsimainonnan käsikirjassa (2002)* on esitetty tulkinta luonnonsuojelulain sisällöstä koskien mainosten pystyttämistä. Luonnonsuojelulaissa kielletään mainosten pystyttäminen asemakaava-alueiden ulkopuolelle. Alueellinen ympäristökeskus voi myöntää kiellosta poikkeuksen liikenteen, matkailun tai vastaavan syyn takia tarpeelliselle mainokselle.

Tienvarsimainonnan käsikirjassa on esitetty seuraava tulkinta hyväksyttävän mainonnan edellytyksille:

- Jos kohteeseen on virallinen opastus, mainonta ei ole tarpeen.
- Liiketaloudellisen tuloksen parantaminen tai pelkästään yhtä liikkeenharjoittajaa palveleva mainos ei ole riittävä peruste.
- Liikenteen kannalta tarpeellisuus: esim. huoltoaseman mainos sivutiellä harvaan asutulla alueella.
- Matkailun kannalta tarpeellisuus: esim. aloittavan yrityksen tunnetuksi tekemisen tarpeellisuus.
- Kuntien tervetulotoivotusten sijaan kuntaan saapumisen informointi tulisi keskittää levähdysalueille.

### 3.1.5 Alueellinen tasa-arvo ja oikeudenmukaisuus

Valtakunnan rakenteen, opastuksen oikeellisuuden, opastuksen ymmärrettävyyden ja liikenneturvallisuuden näkökulmista tarkasteltuina opastuksen ongelmille löytyy yhteinen tekijä: ongelma alueellisen tasa-arvon ja yrittäjien välisen oikeudenmukaisuuden toteutumisessa.

Sama kilometrirajoitus opastusetaisyydelle ei välttämättä ole oikeudenmukaista Pohjois-Suomessa, vaikka se sitä olisikin Etelä-Suomessa. Ei myöskään ole oikeudenmukaista se, että Tiehallinnon valvontaresurssien puutteesta johtuen toinen yrittäjä saa pitää luvattomia opasteita ja mainoksia, kun tämän kanssa kilpaileva yrittäjä tyytyy kohtaloonsa jäädä joko liikenneturvallisuussyistä tai palvelun riittämättömyyssiä ilman opasteita.

Alueelliset toimintatavat vaihtelevat lisäksi eri tiepiirien kesken.

Suurikävijämääräisiä kohteita käsitellään ohjetekstissä nykyisin samalla tavalla kuin pieniäkin kohteita. Alueellisten opastussuunnitelmien antama jouston mahdollisuus tarjoaa tähän ongelmaan ratkaisukanavan, mutta tätä mahdollisuutta ei ole riittävästi käytetty hyväksi, ehkä selkeiden kävijämääräkriteerien puuttumisen vuoksi.

### 3.2 Kohteisiin ja tunnuksiin liittyvät ongelmat

Tiehallinto opastaa tienkäyttäjien palveluita opastusmerkein, ns. palvelukohde-tunnuksin. Tällaisia ovat esim. hotellit, retkeilymajat, leirintäalueet, kahvila- ja ravintolapalvelut, erilaiset aktiviteetit, nähtävyydet ja paljon liikennettä aiheuttavat kohteet, esim. uimapaidat, museot ja huvipuistot ja laskettelukeskukset. Lisäksi opastetaan sekä yleiseen turvallisuuteen ja matkailuun liittyviä palveluita, joita ovat esim. ensiapu, huoltamo, ja levähdysalue.

Opastusjärjestelmän tarkastelun työkaluksi on muodostettu palveluryhmiä, joihin kaikki nykyään opastettavat palvelut on sijoitettu niiden opastamisen tarpeen ja kohteen palvelun luonteen mukaisesti.

- 1) Majoitus ja ruokailu
- 2) Aktiviteetit ja nähtävyydet (varsinaiset matkailukohteet)
- 3) Tienvarsipalvelut
- 4) Maaseutuyritykset, jotka opastetaan nykyään osoiteviitan ennakkomerkein. Niiden tarjoamiin palveluihin sisältyy myös majoitukseen ja ruokailuun sekä aktiviteetteihin ja nähtävyyksiin kuuluvia palveluja.

Nykyinen viitoitusohje määrittelee suhteellisen väljästi osan opastettavista kohteista. Tämä aiheuttaa valtakunnallisesti vaihtelevia opastuskäytäntöjä ja ongelmia opastettavien kohteiden rajauksessa.

#### Majoitus ja ruokailu

*Majoituksen opastuksessa laatuinformaation vähyys ja jaottelun puute on koettu ongelmaksi.*

Majoituksen ja ruokailun opastamiseen käytettäviä tunnuksia on vähän suhteessa olemassa olevan tarjonnan kirjoon. Esim. mökkitunnuksella opastetaan hyvin eri tyyppisiä majoitusmahdollisuuksia aitoista täysin varusteltuihin loma-asuntoihin ja perhemajoitukseen. Majoitukseen liittyvien tunnusten tarkistaminen ja erityisesti mökkitunnukseen sisältyvien majoitusmahdollisuuksien purkaminen uusiin tunnuksiin on tarpeen.

Ravintoloiden opastamisen kriteerit ovat nykyään suhteellisen väljät. Täsmällisemmät kriteerit helpottaisivat opasteiden myöntämiseen liittyvää arviointiprosessia. Ravintolan ja kahvilan määrittely ei ole yksiselitteistä.

Ruokailu- tai majoituspaikkoja, jotka ovat avoinna vain tilauksesta, ei pääsääntöisesti opasteta nykyään. Useat juhlapaidat tai leirikeskukset pitävät tätä ongelmana, sillä niiden asiakasvirrat ovat merkittäviä, ja ne vastaanottavat myös tilausbusseja, joiden liikkuminen on henkilöautoja hankalampaa. Tilapäis-opasteiden lupaprosessit työllistävät myös tiepiirien henkilöstöä merkittävästi.

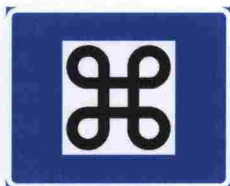




### Nähtävyydet ja aktiviteetit

*Nähtävyyksien opastuksessa laatuinformaation vähyys ja kohteiden erottelun puute on koettu ongelmaksi. Esimerkiksi hannunvaakunaa käytetään hyvin erityyppisten kohteiden opastuksessa.*

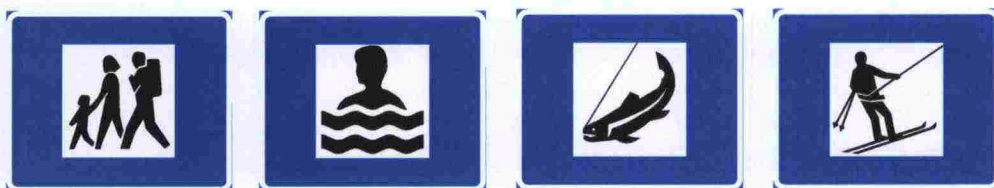
Hannunvaakunaa käytetään kaiken tyyppisten nähtävyyksien opastamisessa: taiteelliset, historialliset sekä luonnonnähtävyydet opastetaan samalla tunnukseksi kuin huvi-, eläin- ja teemapuistotkin. Lisäksi tunnusta käytetään kohteissa, joille ei ole parempaa tunnusta. Hannunvaakunalla katsotaan olevan statusarvoa ja tunnettua esimerkiksi museoiden tunnukseksi, vaikka tunnus onkin tuttu vain Pohjoismaissa. Lukuisille muille hannunvaakunalla opastettaville nähtävyyksille on kaivattu kuvaavampia tunnuksia sekä tämän työn yhteydessä että aiemmissä selvityksissä.



Nykyään vapaa-ajan palveluita opastetaan varsinaisesti vain neljällä tunnukseksi: hiihtohissi, kalastus, ulkoilualue ja uima-alue. Lukuisia vapaa-ajan palveluja jää siksi opastamatta tai opastetaan vähemmän kuvaavilla tunnuksilla siksi, että toiminnan luonnetta täsmällisemmin kuvaavia tunnuksia ei ole käytettävissä. Esimerkiksi golfkentille ei ole käytössä omaa tunnusta.

Paljon liikennettä aiheuttavien kohteiden opastuskäytännöt vaihtelevat, ja niissä on aiemmin todettu puutteita (esim. urheilukeskukset).

Tässä ryhmässä uusien tunnusten suunnittelulle sekä niiden edellyttämän ryhmittelyn, kriteerien ja lausuntomenettelyjen tarkastelulle on tarvetta.



## Tienvarsipalvelut

*Tienvarsipalvelujen opastuksessa nykyiset käytännöt ovat kokonaisuutena toimivia. Opastuksen laatutasoon kohdistu silti eräitä kehittämistarpeita.*

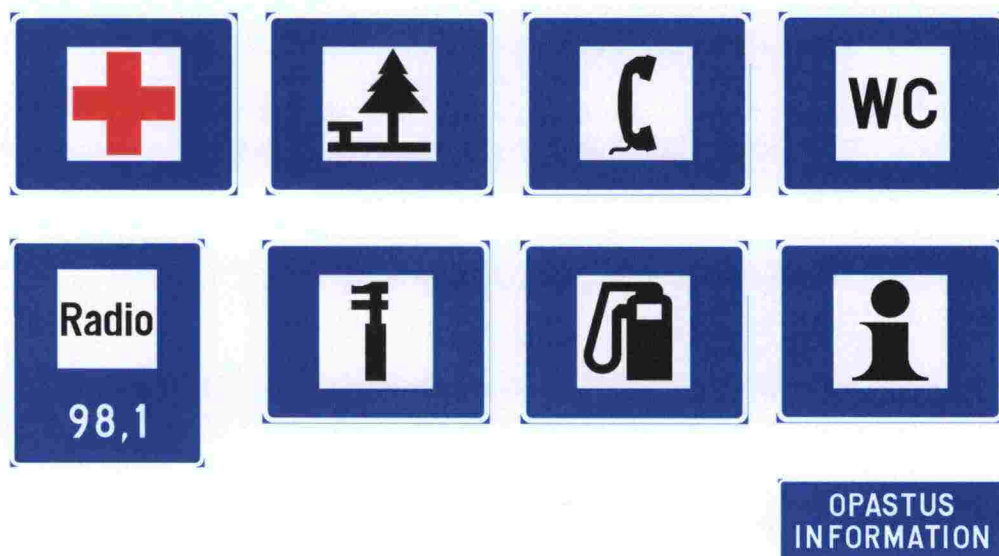
Tienvarsipalveluilla tarkoitetaan esim. ensiapua, huoltoasemaa, levähdysaluetta, korjaamoa, matkailuneuvontaa ja käymälää. Näiden kohteiden rajauksessa tai määrittelyssä ei ole merkittäviä puutteita.

Autokorjaamon opastetta käytetään nykyään verrattain vähän, eikä vähäisten vikojen korjaamiseen löydy välineitä tai osaamista monilta huoltoasemiltakaan.

Huoltoasemien nykyiset opastuskriteerit mahdollistavat sellaisen huoltamon opastamisen, "josta on saatavissa polttonestettä kaikkina vuorokauden aikoina". Jos asema toimii pelkästään miehittämättömänä polttoaineen jakelupisteinä, osoitetaan kohde pelkällä myyntipaikkakilvellä. Käytäntö perustuu öljyalan omaan asemaluokitukseen, joka tietyiltä osin on vanhentunut.

Tienkäyttäjät ovat moittineet levähdysalueiden opastusta siksi, että etäisyyttä seuraavalle vastaavalle palvelupisteelle ei kerrota. Vastaava opastustapa on nykyohjeen mukaan mahdollinen huoltamoiden osalta, mikäli etäisyys seuraavalle huoltamolle on epätavallisen pitkä.

Nykyään matkailuneuvonnassa käytetään kahta opastetta: tekstikilpi "Opastus – Information" ohjaa kunnalliselle opastuskartalle ja i-kirjain ohjaa miehitettyyn opastustoimistoon. Opastustoimiston laatuksiteerit ovat nykyisessä viitoitusohjeessa tiukat: vain matkailualan laatuksiteerit täyttävät, vihreään i-tunnukseen oikeutetut opastustoimistot viitoitetaan palvelukohdeopastuksen i-tunnuksella. Käytännössä Tiehallinto ei ole pitänyt tästä kriteeristä kovin tiukasti kiinni omassa opastuksessaan. Myös kunnat käyttävät vihreitä i-kirjaimia kunnallisten karttojen tunnuksena. "Opastus – Information" -merkkiä ei voi pitää kovin yksiselitteisenä.





## Maaseutuyritys

*Opasteen käyttö on laajentunut huomattavasti sen alkuperäisen käytön ulkopuolelle. Merkki on ulkoasultaan vaikeaselkoinen.*

Maaseutuyrityksen tähkä-tunnus suunniteltiin alunperin maatilalta tapahtuvaan suoramyyntiin, mutta opastetta käytetään nykyään myös ateria-, majoitus-, ratsastus-, käsityömyynti- ym. palveluiden sekä myös muiden haja-asutusalueiden palvelujen opastamiseen. Maaseutuyrityksen opaste on väriltään musta, ja se on teknisesti ottaen osoiteviitan ennakkomerkki.



Maaseutuyrityksen opaste edellyttää yleensä kohteen luonnetta selventävien lisäkilpien käyttöä, mutta lisäkilpien samoin kuin varsinaisen opastetekstin luettavuus erityisesti pääteillä käytettävillä ajonopeuksilla on heikko pienen tekstikoon vuoksi. Opastetta pidetään viestiltään vanhentuneena ja ulkoasultaan vaikeaselkoisena. Maaseutuyrityksen tunnus on kansainvälisesti tuntematon.

### 3.3 Taloudelliset ongelmat

#### Opasteen elinkaaren ja kustannusten suhde

Nykyjärjestelmässä opasteen tarvitsija, käytännössä opasteluvan hakija, vastaa opasteluvan saatuaan opasteen koko elinkaaren erilaisista kustannuksista.

Opasteluvan myöntäjällä, eli tienpitäjällä, on kuitenkin oikeus alueellista opastusta koskevalla kokonaisvaltaisella suunnitelmalla uudestaan päättää yksittäistapauksina myönnettyjen lupien tulevaisuudesta. Tyypillisesti alueellisen suunnittelun tarve ilmenee juuri silloin, kun luvallisia opasteita on kertynyt niin paljon, ettei uusia tulokkaita mahdu sekaan. Alueellinen suunnitelma on käytännössä sekä tapa selvittää eri palveluntuottajien välisiä eturistiriitoja että jäsentää epäyhtenäiseksi muodostunut opasteympäristö.

Opastekustannusten ja opasteen elinkaaren suhde saattaa olla luvansaajalle kohtuuton, jos opaste joudutaan tienpitäjän alueellisen suunnitelman tai muun tierakentamisen aiheuttamana poistamaan pian opasteen pysytyksen jälkeen.

Kaikissa tapauksissa luvansaaaja rakennuttaa, kunnossapitää ja purkaa opasteen omalla kustannuksellaan lupaehtoja noudattaen.

#### Aiheuttaja maksaa?

Tiehallinnossa käytetään eri yhteyksissä periaatetta "aiheuttaja maksaa". Tätä sovelletaan tällä hetkellä epäyhtenäisesti ns. muusta tierakentamisesta johtuvaan opastuksen muutokseen.

Mikäli tienpitäjä muuttaa tieverkkoa oleellisesti siten, että luvanhaltijan kustantamaa opastetta ei sen väärän muodon tai opasteiden väärän lukumäärän vuoksi enää voi käyttää ja lupaperusteet ovat edelleen olemassa, vastaa pääsääntöisesti luvanhaltija muutuskustannuksista. Joissakin Tiehallinnon tiepiireissä tiedetään kuitenkin sovelletun vastaavassa tilanteessa "aiheuttaja maksaa" -peri-

aatetta sillä perusteella, että alkuperäisen luvan hakija ei opasteinvestointia tehdessään voinut olla selvillä tämänkaltaisen lisäkustannuksen muodostumisesta eikä siitä lupaehdoissa ole tuolloin mainittu.

Saman periaatteellisen linjavalinnan äärelle joudutaan myös silloin, jos tienpitäjä päättää muuttaa nykyistä opastejärjestelmää tavalla, joka aiheuttaa opasteiden omistajille muutuskustannuksia. Tässä yhteydessä opasteiksi mielletään yhtälailla opastuskartat kuin opastustaulut.

Opastusjärjestelmän mahdollinen muuttaminen vaikuttaa myös tienkäyttäjiin. Tiehallinto on velvollinen tiedottamaan tienkäyttäjiä aiheuttamastaan opastustavan muutoksesta.

### **Taloudellisella rasitteella vaikuttaminen**

Vaikka opasteiden myöntämisen lupaehdot edellyttävät opasteiden poistamista opastetun toiminnan lakattua, on vanhentuneita opasteita jatkuvasti teiden varsilla.

Ongelma opasteen poiston suhteen on monitahoinen. Palveluntuottaja, jonka palvelu ei muutosten seurauksena enää täytä opastettavalta kohteelta vaadittavia kriteerejä, saattaa kokea opasteen käyttökelpoisena mainoksena jäljellä olevalle kaupalliselle toiminnalle. Tämän vuoksi, ja myös osittain Tiehallinnon toiminnan hitauden tuntien, opasteen poistamisessa viivytellään. Parhaassa tapauksessa opaste voi olla rauhassa useita vuosia ja vaikka lopussa palvelun tuottaja joutuisikin maksamaan lupaehtojen mukaisesti opasteen poiston, niin viivyttelämällä ajatellaan saadun monta mainosvuotta edullisesti.

Paljon keskusteltu opasteen käytöstä Tiehallinnolle perittävä vuosimaksu muuttaisi opasteen luonteen asteen verran kohti mainosta. Vuosimaksu on sinänsä hyvä väline, mutta sen ongelmaksi koituu maksun suuruuden määrittäminen. Kiinteähintainen maksu opasteelle saattaa olla suurelle yritykselle suhteellisen edullinen ja pienelle suhteellisen kallis. Maksu pitäisi ilmeisesti olla jossain suhteessa palvelun liikevaihtoon. Riskinä tulee aina olemaan se, että menestyvällä yrityksellä on varaa maksaa opasteen vuosimaksu, vaikka se ei enää täyttäisi opasteen kriteerejä.

Oletettavasti taloudellisen rasitteen ohjausvaikutus toteutunee ainoastaan silloin, jos perittävän vuosimaksun suuruus moninkertaistuu nousujohteisesti vuosi vuodelta sen jälkeen, kun opasteen poistamisesta on annettu kehoitus luvanhaltijalle. Vastineeksi luvallisen opasteen vuosimaksulle Tiehallinto voi harkita itselleen opasteen ylläpitäjän roolia. Vuosimaksun suuruuteen voi liikevaihdon lisäksi vaikuttaa myös tieluokka sekä tien liikennemäärä.



## 4 OPASTUKSEN KEHITTÄMISEN PERIAATTEET

### 4.1 Yleiset kehittämistavoitteet

Tiehallinnon päätavoitteena palvelukohteiden opastuksessa on **opastaa matkailija tavoittelevaansa kohteeseen, sekä osoittaa matkan tekoon liittyviä palveluita** (esim. huoltamo, kahvila, levähdys). Lisäksi opastusjärjestelmälle asetetaan erilaisia, keskenään ristiriitaisiakin tavoitteita, joita on osittain kuvattu jo edellä opastuksen ongelmien näkökulmasta. Myös yhteiskunnan muilla toimijoilla on omat tavoitteensa, jotka Tiehallinto pyrkii ottamaan huomioon:

- Liikenneturvallisuus on ensisijalla
- Opastuksen ymmärrettävyys perustuu kansainvälisesti tunnettuihin tai muutoin havainnollisiin tunnuskuviin ja mahdollisimman vähäiseen tekstin määrään
- Opastusjärjestelmä on ajantasainen ja välittää mahdollisimman täsmällistä tietoa viitotetuista palveluista
- Yrittäjiä kohdellaan tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti sekä palveluyrittäjien opastuksen tarpeet otetaan huomioon
- Mainostamistarve vähenee asianmukaisin palvelukohdeopastein

Opastustavan kehittäminen perustuu seuraaviin keskeisiin lähtökohtiin:

- Koko maan tieliikenneverkolle soveltuvien opastusperiaatteiden suunnittelu, jotta matkailijaa voitaisiin opastaa mahdollisimman yhtenäisellä tavalla riippumatta siitä missä päin Suomea ollaan.
- Kunnalliset opastuskartat ovat oleellinen osa opastusjärjestelmän kehittämistä. Näin vastuu opastusjärjestelmän kehittämisestä ei ole yksin Tiehallinnon.
- Opastusta voidaan tehostaa ottamalla käyttöön liikenteellisesti merkittävimpien palvelukohteiden osalta nykyistä monipuolisempia ennakkopastustapoja sekä muutama uusi tunnus selventämään nykyopastuksessa yleisimmin toistuvia ongelmatilanteita.
- Liittymään sijoitettavien opastetaulujen lukumäärää koskevissa rajoituksissa, opastetauluihin sijoitettavan informaation määrärajoituksissa sekä opasteiden sijoittelussa noudatetaan pääsääntöisesti nykyisiä suunnitteluohjeita.
- Ennen uusien palvelukohdetunnusten käyttöönottoa tulee sopia uudesta menettelytavasta liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. On selvitettävä, voidaanko esim. ruskealla merkin taustavärillä muusta merkkikannasta erottaen ottaa käyttöön tunnuksia, joita ei sisällytetä tieliikenneasetukseen.

### 4.2 Opastuksen tasot

Opastusjärjestelmän rakenne hahmotetaan hierarkkisesti kolmena eri tasona, joilla on kullakin oma roolinsa.

**Ensimmäisellä tasolla** matkailija löytää tiekartan ja viittojen avulla *paikkakunnalle*, jonne on matkalla. Tämä taso palvelee kaikkea tieliikennettä yhtä lailla.



Tiekartta-viita -järjestelmän perusosaamista edellytetään kansainvälisesti kailta tienkäyttäjiltä. Opastuksen ensimmäinen taso on Suomessa perusrakenteeltaan kunnossa, eikä tässä työssä paneuduta sen kehittämiseen. Kohdepaikkakunnalle päästyään matkailija hakeutuu toisen ja kolmannen tason avulla haluamaansa kohteeseen.

**Toisen tason** opastusinformaation varassa matkailija saa *kohdepaikkakunnalla tietoa kunnan palvelutarjonnasta ja täsmällisempää informaatiota tavoittelemansa kohteen sijainnista*. Toisen tason informaatiota matkailija saa lähinnä ulkotiloihin sijoitetuista kunnallisista opastuskartoista selityksineen ja sisätiloihin sijoituvista matkailuneuvontapisteistä. Opastuskartan tarkoituksena on ohjata tienkäyttäjää tieverkolla niin, että tämä löytää kohdeopastuksen alkuun, tai auttaa tienkäyttäjää suunnistamaan osoitejärjestelmän avulla katuverkolla. Tiehallinnolla on mahdollisuuksia vaikuttaa toisen tason informaation jakamiseen esim. ohjeistamalla kuntia tai esimerkiksi seuraamalla opastuskarttojen ajantasaisuutta.

Toisen tason opastuksella palvellaan myös ammattiliikenteen tarpeita, kuten esimerkiksi nimetylle teollisuusalueelle löytämistä.

**Kolmannen tason** opastusinformaatio vie matkailijan *perille kohteeseen* opasteiden, osoiteviittojen tai osoitejärjestelmän avulla. Voimassa olevan palvelukohteiden viitoitus -ohjeen mukaan ”viitoitusratkaisuihin ensisijainen lähtökohhta on tienkäyttäjien tarpeet. Myös palveluyrittäjien tarpeet tiedottaa asiakkaille palveluista ja niiden sijainnista otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan.”

#### Opastushierarkian ensimmäinen taso:

- viitat ja suunnistustaulut
- maantiekartat



YY-Optima Oy

#### Opastushierarkian toinen taso: opastuskartat

- kuntien opastuskartat



Outi Kulonen



**Opastushierarkian kolmas taso:  
kohdeopastus****4.3 Opastusjärjestelmän toinen taso: opastuskartat ja opastustoimistot**

Opastuskarttoja ja matkailuneuvontatoimistoja eli opastustoimistoja ylläpitävät lähinnä kunnalliset ja seudulliset matkailuorganisaatiot. Tiehallinnon vastuulla olevia karttoja on myös muutamia. Tämän opastustason on oltava kunnossa, jotta varsinainen, Tiehallinnon vastuulla oleva kohdeopastus toimii riittävän hyvin. Mitä suuremmasta asutuskeskittymästä on kyse, sitä merkittävämmäksi nousee opastuskarttojen rooli, ja sen vähäisemmät ovat kohdeopastuksen mahdollisuudet.

Opastuskarttojen sijoittaminen on tärkeää, jotta niille hakeutuminen olisi helppoa. Karttojen sijoittaminen muiden palvelujen yhteyteen, esimerkiksi palvelualueille tai huoltoasemille parantaa niiden käytettävyyttä ja tarjoaa mahdollisuuden jakaa karttoja ja esitteitä tienkäyttäjille. Kaikissa tapauksissa tämä ei kuitenkaan ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista. Yleisten teiden pysäköinti- ja levähdysalueita voidaan jatkossakin käyttää opastuskarttojen sijoituspaikkana. Näissä tapauksissa on tärkeää opastaa miehitettyyn palvelupisteeseen, josta kirjallista materiaalia on saatavissa. Jotkut kunnat (esimerkiksi Keuruu ja Helsinki) jakavat jo tällä hetkellä myös miehittämättömien ulkotiloihin sijoitettujen opastuskarttataulujen yhteydessä annostelijasta mukaan repäistäviä turistikarttoja, jonka voi siis ottaa mukaan autoon. Tällä tavoin perille löytäminen on erittäin hyvin varmistettu.

Opastuskarttojen sijoittaminen on ensisijaisesti kuntien ratkaistavissa. Jatkossa Tiehallinnon tulee tarjota kunnille nykyistä aktiivisemmin asiantuntemustaan opastuskarttojen tehokkaan sijainnin löytämiseksi. Opastuskarttojen sijainnin suunnittelu on jatkossa alueellisen opastuksen suunnittelussa erityisen keskeinen asia.

Opastuskarttojen käytön tehostaminen edellyttää otollisen sijainnin lisäksi nykyistä parempaa tietojen ajantasaisuutta ja karttojen havainnollisuutta. Tiehallinto seuraa periaatteessa, että opastuskarttojen ajantasaisuus ja luotettavuus on riittävä. Jos opastuskarttojen laatutasossa on puutteita, Tiehallinto voi poistaa opastuspisteen viitoituksen. Opastuskarttojen päivitettävyyden ja havainnollisuuspuutteiden korjaamiseksi kuntien ja matkailuorganisaatioiden tulisi tehdä kehitystyötä. Myös Tiehallinnon tulee aktiivisesti tarjota tukea karttojen sisällön suunnitteluun.

Kunnalliset opastuskartat muodostavat toisen tason opastuksen rungon. Opastusjärjestelmän tarkennukseksi tarvitaan kuitenkin paikoittain pienalueita kuvaavia opastuskarttoja. Näihin lukeutuvat esim. taajamakeskustan, laskettelukeskustan, huvipuiston tai teollisuusalueen sisäisiä toimintoja opastavat kartat. Opastusjärjestelmän hierarkiassa nämä pienaluekartat sijoittuvat teoreettiselle neljännelle opastustasolle, joka on monessa tapauksessa suhteellisen vapaamuotoisesti toteutettavissa.

Opastuskarttojen sisällölliset ja sijainnilliset laatuvaatimukset koskevat kaikkia niitä opastuskarttoja, jotka ovat tavalla tai toisella osoitettu yleisen liikenteen käyttöön.

*Tiehallinto tukee kuntia ja muita matkailualan organisaatioita opastuskarttojen sijaintiin ja sisältöihin liittyvässä kehitystyössä.*

#### **4.4 Opastusjärjestelmän kolmas taso: kohdeopastus**

##### **4.4.1 Suurikävijämääräisten kohteiden ennakko-opastus**

Merkittävästi tieliikennettä aiheuttavia kohteita voidaan opastaa sekä kaupunkietä maaseudulla nykyistä kauempaa. Kohdekohtaisesti opastusratkaisua tulee pohtia tienkäyttäjän näkökulmasta, eli kuinka tienkäyttäjä onnistuu normaaliin viitoitusjärjestelmään tukeutuen suunnistamaan perille.

#### **Esimerkkitilanteet**

**Esimerkki 1:** Mainoksissa ilmoitetaan, että Himos on Jämsässä. Tuolloin tulee ennakko-opastuksen tarve esille vasta siinä vaiheessa, kun Jämsän viitoitussuunta poikkeaa Himoksen viitoitussuunnasta. Tilanne on ratkaistu myös toisen tason opastuspisteellä, mutta liikenneuhkia välttääkseen tienpitäjä vahvistaa kolmannen tason opastusta ikään kuin toisen tason rinnalle.

**Esimerkki 2:** Mainoksissa ilmoitetaan, että Särkänniemi on Tampereella. Tuolloin tulee ennakko-opastuksen tarve esille vasta siinä vaiheessa, kun Tampereen viitoitussuunta poikkeaa Särkänniemen viitoitussuunnasta. Koska Särkänniemi on osa Tampereen taajamaa, niin käytännössä ensin saavutaan Tampereelle eli kohdataan "Tampere" -paikannimikiilpi. Tämän jälkeen Tampere -opastus jatkuu Keskusta-Centrum -opastuksena. Kun Keskusta-Centrum- ja muu siihen liittyvä opastus ei enää johdata tienkäyttäjää haluttua reittiä Särkänniemeen, on aloitettava erillinen Särkänniemi -opastus. Tilanne on ratkaistu myös toisen tason opastuspisteellä, mutta liikenneuhkia välttääkseen tienpitäjä vahvistaa kolmannen tason opastusta ikään kuin toisen tason rinnalle.

**Esimerkki 3:** Mainoksissa ilmoitetaan, että Paviljonki on Jyväskylässä. Tuolloin tulee ennakko-opastuksen tarve esille vasta siinä vaiheessa, kun Jyväskylän viitoitussuunta poikkeaa Paviljongin viitoitussuunnasta. Koska Paviljonki on Jyväskylän taajamassa, niin tienkäyttäjä seuraa ensin Jyväskylä- ja sitten Keskusta-Centrum -opasteita, kunnes ne eivät johda enää Paviljongin suuntaan. Tuolloin on aloitettava erillinen Paviljongin opastus. Tilanne on ratkaistu myös toisen tason opastuspisteellä, mutta liikenneuhkia välttääkseen tienpitäjä vahvistaa kolmannen tason opastusta ikään kuin toisen tason rinnalle.



## Ratkaisukeinoja

- Suurikävijämääraisten kohteiden nostaminen tavanomaisiksi viitoituskohteiksi, eli palvelukohteet viitoitettaisiin vastaavalla tavalla kuin taajama (Himos, Levi) tai taajaman osa (Särkänniemi, Paviljonki).



Outi Kulonen

Kuva: Särkänniemen opaste Tampereella

- Puhekuplamallin käyttöönotto Suomessa. Ruotsissa on erityisissä tilanteissa käytetty sarjakuvista lainattua puhekuplaa eräänlaisena "seuraa minua" -viestin korvikkeena. Englannissa, jossa kaiken voi esittää kansainvälisellä kielellä englanniksi, on puhekuplan merkitys korvattu tekstillä. Kieliongelmiin puolesta Suomessa ollaan lähempänä Ruotsin kuin Englannin tilannetta, joten puhekupla on meille soveltuvampi. Puhekuplaa käytetään erityisesti kaupunkikeskustoissa, joissa jo ennestään monimutkaista viitoitusinformaatiota on itse viittoihin lähes mahdotonta lisätä.



Kari Keski-Luopa

Kuva Ruotsalainen puhekuplaopaste



Maarit Orava

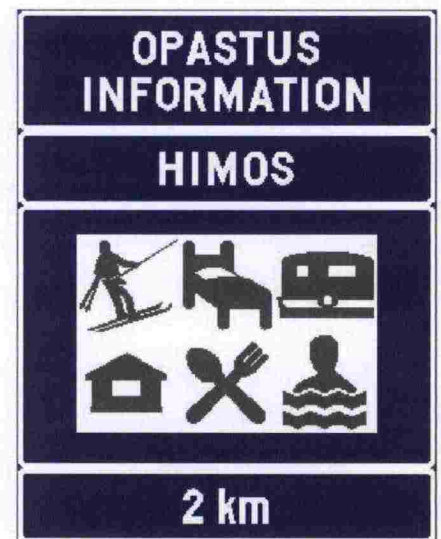
Kuva Skotlantilainen "seuraa minua" -opaste

*Kuva Suomalainen ehdotus  
puheakuplaopasteeksi*



- Tavanomaisen palvelukohdeopastuksen aloittaminen normaalia kauempaa, ikään kuin toisen tason opastuksen ohii. Nykyiset ohjeet tarjoavat tähän esim. alla olevan mallin mukaisen toteutustavan.

*Kuva Tiehallinto selvittää uusien ennakko-opastuksen keinojen käyttöönoton edellytyksiä.*



#### 4.4.2 Opasteiden taustavärit

Muun muassa Iso-Britannia ja Ruotsi ovat ottaneet käyttöön ruskean värin turistiopastuksessa. Myös Suomessa on käytössä ruskeat viitat matkailuteiden opastuksessa. Muussa liikenteen ohjauksessa käytettyjä värejä ei voida ottaa käyttöön uudessa merkityksessä<sup>2</sup> ja valittavan värin on erotuttava riittävän hyvin muista väreistä. Siten ruskea väri on perustelluin vaihtoehto nykyiselle siniselle värille, kun kyse on palvelukohteiden opastekilpien taustaväristä.

Sinisen ja ruskean värin käyttö on harkittava tarkkaan ja muutokset nykytilanteeseen tulee olla erittäin hyvin perusteltuja. Taustavärin vaihtumisesta sinisen ja ruskean välillä on oltava jokin selkeä ja helposti ymmärrettävä hyöty, muutoin väri vaihtelu vain sekoittaa entisestään liikenneympäristöä.

Englannissa on kaikki matkailuopasteet ruskeapohjaisia ja merkkivalikoima on todella laaja. Ruotsin uusien ohjeiden mukaan majoitus-, ravintola- ja tienkäyttäjäpalvelut ovat edelleen sinipohjaisia, mutta "huvimatkailukohteet" kuten museot, huvipuistot ja matkailutiet ovat ruskeapohjaisia.

<sup>2</sup> Käytössä olevat värit: Punainen ja keltainen: kielto, rajoitus, varoitus – ei opastuksessa käytössä. sininen: yleisviitoitus – nykyään myös palvelukohdeopastuksen väri, vihreä: moottoriteiden viitoitus, valkoinen: paikalliskohteiden viitoitus, musta: osoiteviitoita.



Ruotsin ja Englannin opastusjärjestelmä poikkeaa yhdellä oleellisella tavalla suomalaisesta: Ruotsissa ja Englannissa matkailijaopasteet ovat yleisen viitoituksen tauluihin upotettuja, kun taas Suomessa on erilliset kilvet matkailijaopasteille. Ruotsin ja Englannin järjestelmässä ruskealla värillä on tärkeänä tehtävänä erottaa samaan tauluun sijoitettu matkailijainformaatio ja viitoitusinformaatio toisistaan, ja siten parantaa yksittäisen taulun luettavuutta ja ymmärrettävyyttä. Suomessa tähän ei suoranaisesti ole nykyjärjestelmässä tarvetta, sillä meillä on erilliset ja viitoituksesta visuaalisesti poikkeavat taulut palvelukohdeopasteille. Meidän on siis etsittävä muuta merkitystä ruskean värin käytölle sinisen rinnalla.

Suomi on sitoutunut Wienin sopimuksessa osoittamaan tietyt palvelukohdetunnukset joko sini- tai vihreätaustaisena.

Ranskassa ja Saksassa ruskean värin käyttö merkeissä opastaa maisemallisesti merkittävälle kohteille.

### Ehdotus kilven taustavärin valintaperiaatteeksi

Edellä olevat lähtökohdat huomioon ottaen:

1. Ruskean taustaväriä käytetään vain tiettyyn ryhmään kuuluvien tunnus-ten taustana. Tällöin opasteen taustaväri jäsentää opastusta.
2. Ruskeaa taustaväriä käytetään vain tunnussarjaan, jonka tunnistaminen on vapaaehtoista (esimerkkinä nykyisin käytössä olevat maisemateiden moniväriset logot, kruunut, häränpäät ja vesivirrat.).
3. Pelkästään valko-ruskeaa opastetta vältetään. Ruskea tausta on edellytys sille, että tunnuksissa voi käyttää useita värejä. Tunnusten muotoilussa on varmistuttava siitä, että esimerkiksi keltaista väriä sisältävää tunnusta ei voi sekoittaa kielto- ja rajoitusmerkkeihin. Pelkkä ruskea-valkoinen -yhdistelmä on Suomen oloissa vaikeasti erottuva ja tarpeettoman synkkä. Värien käyttö parantaa ruskean tunnussarjan erottumista ns. sinisestä tunnussarjasta.

*Tiehallinto selvittää palvelukohdeopasteiden väriongelmaa pyrkien luomaan kat-tavan ja loogisen järjestelmän sekä ruskeaan että ns. siniseen sarjaan kulu-vien tunnuksien käytölle matkailijaopasteissa. Lisäksi selvitetään, voiko ruskeaan taustaan upottaa sinisiä tunnuskenttiä ja päinvastoin.*

#### 4.4.3 Opastetaulujen visuaalinen ilme

##### Opastenuolien luettavuuden parantaminen

Opastetaulujen luettavuutta kehitetään ottamalla käyttöön nykyisten suorien ja koukkunuolten lisäksi myös paremmin liittymän muotoa kuvaavia nuoli-merkintöjä, esimerkiksi kiertoliittymänuolet. Oleellista on, että opastetaulun nuoli ilman virhemahdollisuuksia yhdistettävissä opasteen jälkeisen viittaryhmän tai suunnistustaulun vastaavaan nuoleen. Myös tekstikoon sovittaminen käytettyihin ajonopeuksiin sekä opastusympäristöön on keskeistä kehitystyössä.



Kuva: ABC-huoltoaseman opastaminen B-tyyppin suunnistustaululla kiertoliittymässä

### Ajokaistan yläpuolinen opastaminen

Monikaistaisilla väylillä palvelukohdeopasteiden sijainti ajoradan reunassa saat-  
taa jäädä sisempää kaistaa ajavilta huomaamatta. Kaupunkialueilla tulee jat-  
kossa selvittää mahdollisuudet sijoittaa palvelukohdeopasteita ajoradan yläpuo-  
lelle. Tämä koskee erikoistilanteita, joissa ajoradan reunaa ei voida käyttää.

*Työryhmä esittää, että opastetaulujen ulkonäköä ja joitakin opastetauluihin liit-  
tyviä rajoituksia tarkastellaan jatkossa uudelleen. Nykyohjeiden mukaisesti vain  
yksi B-tyyppin opastetaulu on sallittu ennen liittymää (toisen opastetaulun on  
oltava A-tyyppiä).*

#### 4.4.4 Osoiteviitat kolmannen tason tukena

Osoiteviitalla on mahdollista opastaa sellaisia kohteita, jotka eivät ole oikeutet-  
tuja saamaan varsinaista palvelukohdeopastetta ennakkomerkkeineen. Osoite-  
viitat ovat perinteisesti mustia ja ne palvelevat laidasta laitaan mitä erilaisimpia  
kohteita. Pienellä tekstikoolla toteutettujen "Hammaslääkäri", ja "Koulu" -viittojen  
lomasta on vaikea tavoittaa esimerkiksi jotain vähäisempää nähtävyyttä.

Osoiteviittojen kannassa voidaan käyttää erilaisia yritysten ja virastojen tunnuksia  
sekä palvelukohdetunnuksia tietyin rajoituksin.

Mikäli osoiteviittojen käyttöä vähäisempien palvelukohteiden opastuksessa lis-  
sätään, on ensisijaisesti ratkaistava viitan värimaailma. Tämä tarkoittaa viitan  
väriyksen sovittamista vastaavan ns. siniseen sarjaan tai ruskeaan sarjaan  
kuuluvan opasteen kanssa. Hierarkkisesti voidaan ajatella, että ensin on rat-  
kaistava opastetaulujen värimaailmajako, ennen kuin voidaan sopia sama asia  
osoiteviittojen osalta. Mustan taustan korvaaminen sinisellä sekoittaa osoite-  
viitan helposti kevyen liikenteen viitaan ja jos osa viitoista on mustia ja osa  
ruskeita, horjuu sinisen värin käytön logiikka.

Tunnusten käyttötarve osoiteviitassa on kuitenkin tunnistettu, kohde-esimerk-  
keinä mainittakoon vähäisemmät taistelupaikat ja muistokivet sekä tilauksesta  
auki olevat kohteet.

*Tiehallinto selvittää osoiteviittojen väriongelmaa pyrkien luomaan kattavan ja  
loogisen järjestelmän sekä ruskeaan että ns. siniseen sarjaan kuuluvien  
tunnuksien käytölle osoiteviitoissa. Tiehallinto selvittää tarkennetun politiikan  
osoiteviitan käytölle suhteessa varsinaisiin palvelukohdeopasteisiin.*



#### 4.4.5 Tunnussarjaa kehitetään palveluryhmittäin

##### Tunnuksen kuvaama laatu vaihtelee melkoisesti eri palveluryhmissä

Yksittäisen tunnuksen odotetaan nyt ja tulevaisuudessa viestivän sekä palvelun ylimalkaista sisältöä että palvelun tasokkuutta. Periaatteena on lisätä tunnusten käyttöä, ei tekstejä. Tunnusten käytön perinteet ovat tässä suhteessa kuitenkin yllättävän erilaisia, kun verrataan eri palveluryhmiä keskenään. Esimerkiksi majoituksessa on varsin yksityiskohtainen jaottelu erilaisiin majoitusmuotoihin, kun taas nähtävyyksien osalta on tarjolla lähinnä vain yksi yleismerkki kaikelle, nimittäin hannunvaakuna. Eri palveluryhmien tunnustarpeen yhteismitallistaminen on tämän vuoksi erittäin hankalaa ja palvelukohtaisen tunnusvalikoiman kehittämisessä onkin mielekästä edetä palveluryhmittäin. Seuraavassa esitettävät palveluryhmittäiset listaukset ovat esimerkkejä.

##### Majoitus ja ruokailu

Majoitus ja ruokailu muodostavat selkeästi kokonaisuudeksi hahmottuvan palveluryhmän. Palvelut ovat perustarpeita ja nykyiset tunnukset viestivät Wienin sopimukseen nojaten kansainvälisesti ymmärrettävällä tavalla sen, mistä on kyse. Jonkin verran on tarvetta esimerkein täsmentää tunnuksien myöntäjille, mikä varsinaisesti on hotellin kriteeri jne. Ongelmana on näennäisen uusi palvelu, nimittäin maatilamajoitus, mikä nykyisin opastetaan tähkämerkin alla suomalaisella lisäkilvellä pienin kirjaimin siten, että kohdetta on vaikea tunnistaa yhdeksi vaihtoehdoksi majoitustarpeen ratkaisuun.

*Tiehallinto kehittää majoituksen ja ruokailun tunnusvalikoimaa ja kriteeristöä nykypäivän kysynnän ja tarjonnan vaatimuksia huomioivaksi.*

##### Majoitus ja ruokailu

<i>Majoitusliike (Hotelli)</i>	Nykyisiä koko- ja ateriapalveluiden kriteerejä madalletaan hieman.
<i>Maatila- ja perhemajoitus – UUSI</i>	"Bed & Breakfast". Majoitusta palvelun tarjoajan kodissa tai kodin välittömässä läheisyydessä: lähinnä maatiloilla; päärakennuksessa tai aitassa. Selvitettävä soveltuvat kriteerit.
<i>Retkeilymaja</i>	Ei varsinaisesti muutoksia nykykäytäntöön. Kriteereissä täsmennystarve.
<i>Mökkimajoitus tai loma-asunto</i>	Opastetaan kuten nykyään
<i>Leirintäalue</i>	Opastetaan kuten nykyään.
<i>Matkailuajoneuvoalue</i>	Opastetaan kuten nykyään. Matkailuajoneuvoalueen on oltava yleinen.
<i>Ravintola</i>	Kriteereissä täsmennystarvetta.

*Kahvila*

Kriteereissä täsmennystarve. Levähdys- ja palvelualueiden kahviloiden opastami-selle erilliset täsmennystarpeet.

*Tilausravintola ja leirikeskus*

Viitoitetaan osoiteviitalla tai tilapäisopastein. Jatkossa olisi kehitettävä joko uusi toimintatapa tilapäisopasteiden myöntämiseksi. Tilapäisiä opasteita varten voidaan pystyttää pysyvät tolpat.

**Nähtävyydet ja aktiviteetit**

Hannunvaakunan käyttöalue on tällä hetkellä valtavan laaja. Jopa niin laaja, että tunnus on saattanut kärsiä inflaatiota. Tilannetta voidaan parantaa kehittämällä omat tunnukset nähtävyysspalveluille, jotka ovat mielenkiintoisia. Unescon oma merkki erityisen merkittävälle nähtävyyksille on käytössä useassa maassa ja se yhtenäisyyden vuoksi otettaneen käyttöön myös Suomessa. Hannunvaakunan arvo on siinä, että se viestii kohteessa olevan jotain merkittävää nähtävää ja tätä kannattanee myös jatkossa vaalia. Nähtävyyksien osalta on havaittavissa myös erityistä hyötyä siitä, että tunnuksella kuvataan enemmän kohteen elämyksellistä laatua kuin kohteen fyysistä muotoa. Nykyisin ruskealla pohjalla LVM:n kokeiluluvalla opastetut matkailutiet kuuluvat tähän ryhmään.

*Tiehallinto kehittää nähtävyyksien tunnusvalikoimaa ja kriteeristöä nykypäivän tarpeita paremmin huomioivaksi.*

**Nähtävyydet**

*Historiallinen nähtävyys  
(Lausunnonantajana  
Museovirasto)*

Hannunvaakunan tilalla tai lisänä voidaan käyttää täsmentäviä tunnuksia. Kohteet kuten nykyään: Museo· Museotie tai -silta, kirkko, kartano tai linnoitus, ruukki, museo-kanava jne. esihistoriallinen kohde, (sota-) historiallinen muistomerkki, Arvokas rakennettu ympäristö, kulttuurimaisema tai valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö

*Maailmanperintökohde - UUSI*

*Taiteellinen nähtävyys:*

Opastetaan kuten nykyään: Läänin taide-toimikunnan lausunnon perusteella. Harkitaan jonkin uuden tunnuksen käyttöönottoa

*Korkeatasoiset keräilijöiden  
kokoelmat, kotiseutumuseot,  
näyttelyt*

Kriteerit avoinna, lausuntomenettely avoin. Voidaan opastaa vain, mikäli löydetään selkeät ja riittävän tiukat kriteerit.

*Kansallispuisto*

Harkitaan jonkin uuden tunnuksen käyttöönottoa. Muutoin opastetaan kuten nykyään

*Luonnonnähtävyys tai arvokas  
luontokohde, Luontokeskus*

Ympäristökeskus lausunnonantajana. Harkitaan jonkin uuden tunnuksen käyttöönottoa



<i>Kaupalliset "nähtävyydet"</i>	Opastuksen pääasiallisena perusteena suuret liikennemäärätMahdollisesti kullekin ryhmälle omat tunnuksensa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Matkamuiستomyymälä, lahjatavarat</li> <li>• "Tehtaanmyymälät"</li> </ul>
<i>Matkailukohteet - huvittelu</i>	Opastuksen perusteena suuret liikennemäärät sua: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Huvipuisto</li> <li>• Eläinuisto</li> <li>• Teemapuisto (esim. vesipuisto)</li> </ul>

### Aktiviteetit

Aktiviteettien opastus on perinteisesti hyvin täsmällistä ja tunnukset toimintokohtaisia. Toimintokohtaisuus taas johtaa siihen, että tunnuksia pitää olla useita erilaisia. Uusien tunnusten osalta on mietittävä tunnuksen käyttäjäkuntaa: Onko tunnus-ehdokkaan taustalta löytyvä palvelu kaikkien vai ainoastaan tietyn klubin jäsenien käytettävissä? Vain valikoidulle ihmisryhmälle suunnattuja aktiviteetteja voidaan tiettyssä mielessä verrata tilauksesta auki olevan ravintolan toimintaan, ja noudattaa myös samaa menettelyä opastuksessa. Vastaava tilanne on myös silloin, kun tunnuksella opastettu kalastuspaikka sijaitsee yli 10 km:n päässä varsinaisesta palvelupisteestä, josta on ensin käytävä lunastamassa kalastuslupa ko. kalastuspaikkaan.

*Tiehallinto kehittää aktiviteettien tunnusvalikoimaa ja kriteeristöä nykypäivän tarpeita paremmin huomioivaksi.*

<i>Uimaranta</i>	Opastetaan kuten nykyisin
<i>Uimahalli, Kylpylä</i>	Uimahallit opastetaan omalla tunnuksellaan. Kylpylät opastetaan hotellin yhteydessä uimahallitunnuksella.
<i>Ulkoilualueet ja reitit</i>	Ulkoilualueiden opastus omalla tunnuksellaan. Ulkoilualueen kriteerejä väljennetään. Opastetaan autoilijat vaellus- jne. reittien alkupisteisiin vaellusreitit uudella tunnuksella
<i>Hiihtohissi</i>	Nykyohjeen mukaan
<i>Tuolihissi</i>	Myös kesäisin maisamahissinä
<i>Kalastuspaikka</i>	Nykyohjeen mukaan
<i>Golfkenttä – UUSI</i>	
<i>Urheiluhalli – UUSI</i>	
<i>Ravirata – UUSI</i>	

*Matkustajasatama – UUSI*

Harkittava opastetaanko palvelukohteena vai yleisen viitoituksen keinoin.

*Venesatama – UUSI*

Maantiematkailijan kannalta merkittävät venesatamat: vierasvenesatamat ja matkailullisesti kiinnostavat muut satamat.

**Maaseutuyritykset**

*Lähituotteiden suoramyynä*

Nykyisen maaseutuyrityksen sijaan suoramyynä: tilan tai lähiseudun tuotantoa

*Viinitila – UUSI*

*Kotieläinpihat tms.*

*Ratsastus*

**Tienvarsipalvelut (liikennejärjestelmän palvelut)**

Liikennejärjestelmän toimintaa suoraan tukevat palvelut, paitsi majoitus ja ruokailu, kuuluvat tähän ryhmään. Myös rautatie-, lento- ja bussiasemat sekä säännöllisen henkilöliikenteen satamat ja teollisuuden vastaavat tunnuksat ovat tässä ryhmässä. Nykytilanteessa osaa ryhmän tunnuksista käytetään suoraan viitoituksen yhteydessä. Eniten kehittämistä on tällä hetkellä huoltoasemien sekä WC:n opastuksessa. Myös palvelualueiden merkitseminen kaipaä kehittämisä. Tällä hetkellä valtion rahalla toteutetut palvelualueet ovat jossain määrin etusijalla saamaan tienvarsipalveluopasteita, kuin yksityisen rahoittamat alueet.

*Tiehallinto kehittää tienvarsipalvelujen opastuksen kriteeristöä nykypäivän tarpeita paremmin huomioivaksi.*

**Tienvarsipalvelut**

*Huoltoasema / polttoaineen myynä*

Huoltoaseman palvelut: Polttoaineen myynä (automaatti tai kassa), tuulilasin pesu, ilma, vesi

*Matkailuajoneuvojen huolto: Käymälän tyhjennys - UUSI*

Opastetaan esim. huoltoasemien yhteydessä. (Opastettujen leirintäalueiden varusteluun sisältyy ko. palvelut)

*Autokorjaamo*

Etsitään keinoja autokorjaamojen viitoituksen lisäämiseksi.

*Levähdysalue*

Opastetaan levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittämisen toimintalinjoja noudattaen: myös etäisyys seuraavalle levähdysalueelle esitetään, erityisesti jos alueita on harvassa.



WC

*Ensiapu*

Madalletaan nykyisiä kriteerejä: Opastetaan ympärivuorokautinen päivystys

*Miehitetty opastuspiste*

*Opastustaulu*

*Posti – UUSI*

*Puhelin*

Ei opasteta

#### **4.5 Taloudelliset periaatteet**

##### **Turhia kustannuksia vältetään**

Opastejärjestelmän kehittämisessä johtolankana on, että turhia kustannuksia vältetään. Tämä koskee etenkin ruskean taustavärin käyttöönottoa. Jokainen muutos nykyjärjestelmään aiheuttaa kustannuksia ja tämän vuoksi jokaisen muutoksen on oltava tarpeellinen, muuhun kokonaisuuteen nähden looginen sekä yleisesti ottaen opastusjärjestelmää selkeyttävä.

##### **Aiheuttaja maksaa**

Kun suurella alueella koko opastusjärjestelmää odottaa yhtäaikainen muutos, on muutoksen läpivienti mahdollista ainoastaan tienpitäjän toimesta. Muutoksen kohteeksi joutuvista nykyisistä opasteista osa on luvattomia, osa osittain luvattomia ja osa luvallisia, mutta uutta järjestelmää noudattavan suunnitelman mukaan poistuvia tai muutettavia.

Eri tilanteissa muutoksen aiheuttaja määräytyy eri tavalla. Luvattoman opasteen "aiheuttaja" on aina opasteen omistaja, kun taas luvallisen opasteen muutoksen "aiheuttaja" on joissakin tapauksissa tienpitäjä ja joissakin tapauksissa opasteen omistaja.

*Tiehallinto laatii esimerkkitapauksia sisältävän ohjeen, jonka mukaan kustannusvastuu opastusjärjestelmän muutoksen yhteydessä on helppo selvittää.*

## 5 KEHITTÄMISPERIAATTEIDEN VAIKUTUKSET

### 5.1 Vaikutukset matkailuelinkeinon ja aluekehitykseen

Uudet opasteet ja opastetyypit antavat mahdollisuuden lisätä opastusinformaation määrää. Tässä mielessä opastustavan ja opasteiden kehittäminen tukee matkailupalveluja parantamalla niiden saavutettavuutta ja tarjoamalla nykyistä täsmällisempää tietoa kohteen luonteesta. Muutos kohdistuu ensisijaisesti maa-seudulle sekä suhteellisen pieniin taajamiin tai taajamien ja kaupunkien lähiympäristöön.

Kehittämissuunnitelma ei lisää oleellisesti opastettavien kohteiden määrää. Uudet opastusmahdollisuudet tekevät kuitenkin opastuksen lisäämisen mahdolliseksi.

Tiehallinto voi tukea opastusmahdollisuuksia parantamalla elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kehittämissuunnitelmalla on siten positiivinen vaikutus aluekehitykseen.

Kehittämissuunnitelma ei sisällä oleellisia muutoksia opastusetaisyyksiä koskeviin periaatteisiin. Merkittävän palvelukohteen ennako-opastuksen järjestäminen paikkakunnan opastukseen tai tienumeroon perustuen tarjoaa erityisesti kaupunkiseuduilla uusia mahdollisuuksia järjestää suurten massatapahtumien kohteiden (urheilutapahtumat, messut jne.) opastus nykyistä kauempaa.

### 5.2 Vaikutukset tienkäyttäjään ja turvallisuuteen

Uudet nykyistä erottelevammat opastetunnukset parantavat tienkäyttäjien mahdollisuuksia tunnistaa palveluja ja niiden sisältöä. Ratkaisut tukevat palveluyritysten toimintaedellytyksiä sekä julkisten palvelujen saavutettavuutta.

Kehittämissuunnitelma ei tässä vaiheessa sisällä muutoksia opasteiden sijoittelussa eikä opastetauluissa esitettävän informaation määrän rajoituksissa. Tästä näkökulmasta strategialla ei ole vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Siihen sisältyvät opastuksen kehittämis ehdotukset tekevät kuitenkin mahdolliseksi opasteiden määrän lisääntymisen, joka voi heijastua eri tavoin liikenneturvallisuuteen. Opasteiden määrän merkittävää lisääntymistä pidetään liikenneturvallisuuden kannalta kielteisenä, mutta toisaalta korkeatasoisempi opastus voi parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti suurinopeuksisilla pääteillä esimerkiksi vähentämällä äkkijarrutuksia ja U-käännöksiä sekä vähentämällä luvattomien mainosten määrää.

Palvelukohteiden opasteiden rakenteellista turvallisuutta koskevat samat periaatteet kuin kaikkia muitakin liikenteenohjauslaitteita.

Kokonaisuutena kehittämissuunnitelman vaikutukset liikenneturvallisuuteen vaikuttavat välillisesti mainonnan selkeytymisen ja väärrien merkkien poistamisen kautta, mikäli strategian tavoitteiden mukainen valvonta eli ajantasaisuus otetaan käyttöön.



### 5.3 Vaikutukset ympäristöön

Vaikka kehittämissuunnitelman välittömänä seurauksena ei olekaan opasteiden määrän oleellinen lisääntyminen, sen periaatteet tekevät mahdolliseksi tunnus-  
ten määrän kasvun. Kielteiset vaikutukset maisema- ja taajamakuvaan ovat  
kuitenkin melko vähäiset, koska opasteet sijaitsevat tieympäristössä, jossa on  
muutenkin liikennemerkkejä sekä opasteita ja mainoksia.

Opastuksen tason parantaminen vähentää hallitsematonta, taajama- ja mai-  
semakuvan kannalta heikkotasoisia mainontaa.

Taajamassa kehittämissuunnitelman periaatteet antavat mahdollisuuden kes-  
kittää opasteita, minkä seurauksena vaikutukset taajamakuvaan ovat nykyistä  
paremmin hallittavissa. Opastetyyppien myöhemmässä yksityiskohtaisessa ke-  
hittelyssä on tarpeen ottaa huomioon taajama- ja kaupunkikuvan asettamat vaa-  
timukset.

Kehittämissuunnitelma ei sisällä opasteiden koossa oleellisia muutoksia, kos-  
ka tämän työn lähtökohtana ovat olleet nykyiset opasteet tekstityyppeineen ja  
kuvioineen.

### 5.4 Muut vaikutukset

Uusien opastusperiaatteiden toteuttaminen (ruskeapohjaiset opasteet) ja uusi-  
en opasteiden käyttöönotto edellyttää tieliikenneasetuksen muutosta.

Uusien opastusperiaatteiden käyttöönotto edellyttää myös palvelukohteiden  
viitoitusohjeen uusimista.

### 5.5 Yhteenveto (opastuksen kehittämiselle asetettujen tavoitteiden toteutuminen)

- Liikenneturvallisuus on otettava aina huomioon  
Liikenneturvallisuus on keskeinen lähtökohta opastusta kehitettäessä.  
Kehittämissuunnitelman vaikutukset liikenneturvallisuuteen tulevat esille  
välillisesi esim. jos strategian linjausten ja parantuneen valvonnan myötä  
luvattomien opasteet ja mainokset poistuvat.
- Yrittäjiä kohdellaan tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti sekä palvelu-  
yrittäjien opastuksen tarpeet otetaan huomioon  
Mahdollisuus opastaa palveluja nykyistä laajemmin ja täsmällisemmin  
tukee tavoitetta kohdella yrittäjiä tasapuolisesti. Palvelujen erilaisesta si-  
joittumisesta suhteessa tieverkkoon seuraa kuitenkin lähtökohtaisesti "eri-  
arvoisuutta", jota ei voida kokonaan poistaa opastuksella.
- Opastusjärjestelmä on ajantasainen ja välittää mahdollisimman täsmäl-  
listä tietoa viitoitetuista palveluista  
Kehittämissuunnitelma täsmentää uusien opasteiden ansiosta palvelu-  
jen laatua ja sisältöä koskevaa informaatiota. Työn yhteydessä ei ole kui-  
tenkaan löydetty ratkaisua, jolla majoitus- ja ruokailupalvelujen tasosta ja  
luonteesta voitaisiin informoida oleellisesti nykyistä täsmällisemmin.

- Opastuksen ymmärrettävyys perustuu kansainvälisesti tunnettuihin tai muutoin havainnollisiin tunnuskuviin ja mahdollisimman vähäiseen tekstin määrään.  
Kehittämissuunnitelman periaatteena on lisätä tunnusten käyttöä, ei tekstejä. Vaikka tässä työssä ei ole ollut tarkoituksena suunnitella yksityiskohtaisesti uusia opasteita, periaatteiden määrittelyssä on pidetty ohje-nuorana, että opasteet ja niissä käytettävät tunnus kuvat ovat kansainvä-lisesti tunnettuja ja ymmärrettäviä.
- Mainostamistarve vähenee asianmukaisin palvelukohdeopastein  
Kehittämissuunnitelma täsmentää uusien opasteiden ansiosta palvelu-jen laatua ja sisältöä koskevaa informaatiota, mikä vähentää mainosta-mistarvetta. Toiseksi myös pyrkimys lisätä opasteilla annettavan infor-maation määrää poistaa mainostamisen tarvetta.



## 6 JATKOTOIMENPITEET

### 6.1 Periaatteiden kehittäminen opastusjärjestelmäksi

Kehittämisperiaatteiden eteenpäinviemiseksi ehdotetaan seuraavaa työjärjestystä. Työvaiheiden numerot kuvaavat projektien aloitusjärjestystä. Kuitenkin työvaiheiden 1–3 tulee olla loppusuoralla ennen vaiheen 5 aloittamista ja työvaiheiden 1–5 tulee olla loppuunvietyä ennen vaiheen 6 aloittamista.

#### Ohjeellinen työjärjestys:

1. **Näiden kehittämisperiaatteiden ja erityisesti ongelmat-luvun (3.1) keskusteluttaminen** Tiehallinnossa sekä Tiehallinnon yhteistyökumppaneilla.

*Tavoite:* Maantieteellisesti riippumattomaan ongelmaperustaan ja sen ratkaisutapaan sitouttaminen.

2. **Opastusjärjestelmän "toisen tason" ohjeistaminen** erityisesti opastuskartan yhdyskuntarakenteellisen sijainnin ja sijaintipaikan liikenteellisten ominaisuuksien osalta.

*Tavoite:* Maakunnittaiset runkosuunnitelmat opastuskarttojen sijainnista ovat osa maakunnan viitoitus suunnitelmaa.

3. **Tunnustarpeen selvittäminen palveluryhmittäin sekä opastetaulujen taustavärikysymys.** Palveluryhmäkohtaisissa projekteissa selvitetään tunnustarve ryhmittäin sekä tunnuksen myöntämisen edellytykset.

*Tavoite:* Keskenään hyvin erilaisia tavoitteita ja taustoja omaavat palveluryhmät saavat tarpeeseen osuvan ohjeistuksen. Taustaväri määräytyy palveluryhmittäin.

4. **Opasteiden rakenteellinen kehittäminen** esim. ajoradan yläpuolisten opasteiden ja nuolikuvioiden osalta.

5. **Opastusjärjestelmän kenttäkokeilu pilottialueella sekä muutostkustannusvastuun ohjeistaminen.** Iterointi taaksepäin tarvittaessa.

6. **Opastusjärjestelmän julkistamisprosessi** (laki, asetukset, ohjeiden julkaisu, muutostiedottaminen).

### 6.2 Opastusjärjestelmän käyttöönotto, ylläpito ja hoito

#### Uuden järjestelmän käyttöönottoon liittyvät toimet

Ennen uuden järjestelmän käyttöönottoa on selvitettävä **kustannusten oikeudenmukainen jakautuminen**. Uusi järjestelmä aiheuttaa kuluja paitsi käyttöönottovaiheessa myös ylläpidossa. Kustannuksia syntyy Tiehallinnolle, kunnille ja yrittäjille. Opastusjärjestelmän kustannusten tulee kohdistua oikeudenmukaisesti suhteessa siitä saatavaan hyötyyn. Yhdistelmäopasteiden synnyttämien kustannusten jakoon on löydettävä uusia ratkaisuja. Samassa yhteydessä olisi mahdollista selvittää viitoituslupamaksujen määräytymisperusteet (ks. Lupa- ja hinnoittelumenettely luvussa 3.3).

Uuden järjestelmän käyttöönottoon on määriteltävä siirtymäaika ja **käyttöön-oton tekniset kysymykset**. Työryhmä ehdottaa uuteen järjestelmään siirtymistä alueellisten viitoitus suunnitelmien avulla: tietyllä alueella siirrytään kerralla uuteen järjestelmään. Valtakunnallisesti siirtymäaika voi kuitenkin olla koh- tuullisen pitkä.

Uusien tunnusten käyttöönotto edellyttää Tiehallinnolta ja kaikilta asianosaisilta merkittävää panostusta **tiedottamiseen**. Tiehallinnon oman, suoraan yleisölle suunnattujen tiedotuskanavien (esim. vuosittain julkaistava tietyökartta) lisäksi myös avainsidosryhmien kautta voidaan helpottaa uuden järjestelmän omaksumista.

### **Alueellisen viitoitus suunnittelun tuki**

Uuteen järjestelmään siirtyminen sisältää niin merkittäviä muutoksia, että se edellyttää alueellista viitoitus suunnittelua. Tähän mennessä alueellista viitoitus suunnittelua on tehty suhteellisen vähän tiepiireissä. Kannusteeksi ja ohjeeksi suunnitelmien laatimiseen voitaisiin käyttää seuraavia keinoja:

- Alueellisen viitoitus suunnitelman laadintaohje tai perusteellisesti dokumen- toitu pilotti
- Resurssien tarjoaminen tiepiireille viitoitus suunnitelmien laatimista var- ten.
- Viitoitus suunnitelmien lisääminen Tiehallinnon tulosohjaus järjestelmään.



## 7 LIITTEET

PILOTTIALUE: JÄMSÄN-KEURUUN SEUTU

Liite 1

ALUEELLISTEN SUUNNITELMIEN LAATIMINEN

Liite 2

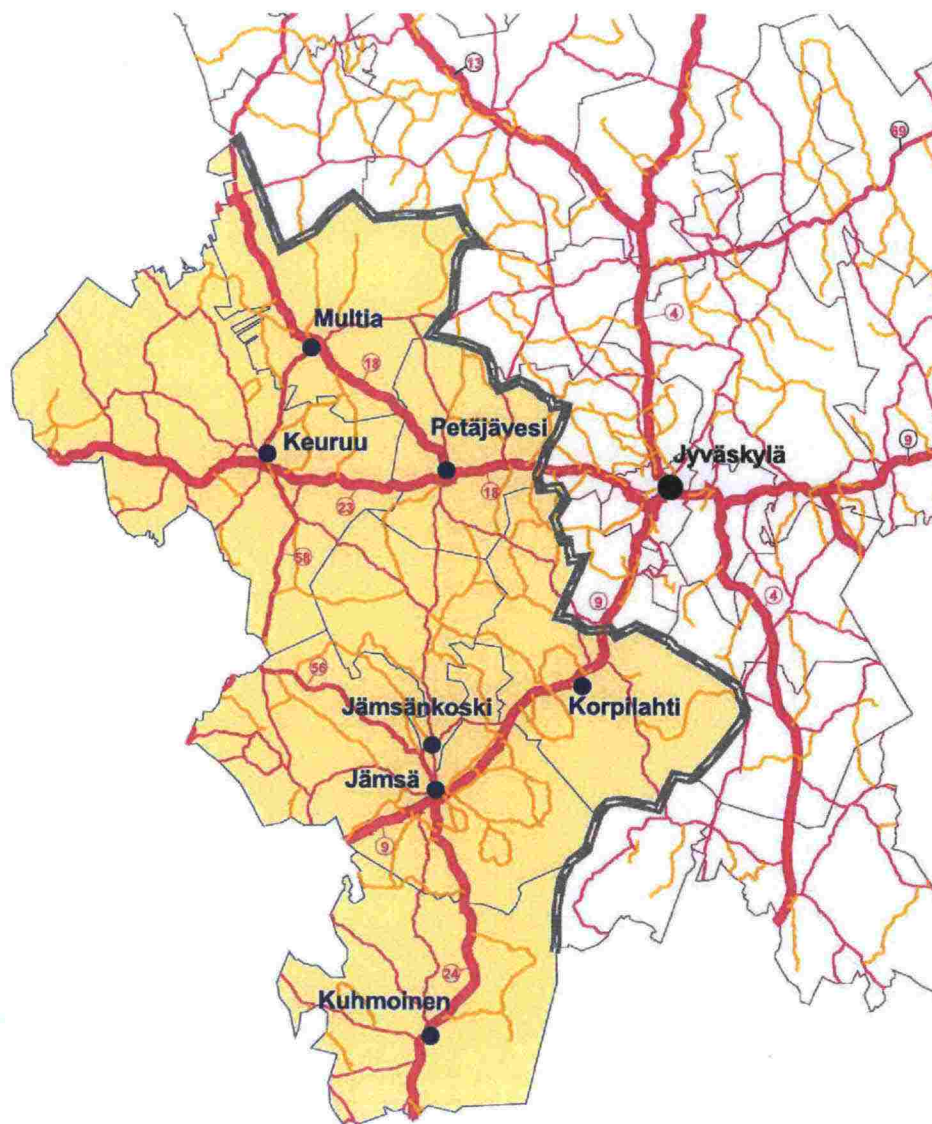
OTTEITA ALUEELLISTA OPASTUSSUUNNITELMISTA

Liite 3

## 1. PILOTTIALUE: JÄMSÄN-KEURUUN SEUTU

Alueen kuvaus ja edustavuus

Pilottialue muodostuu Jämsän ja Keuruun seutukunnista Uuraisten kuntaa lukuun ottamatta. Pilottialue sijaitsee lounaisessa Keski-Suomessa.



### *Pilottialue*

Keuruun ja Jämsän seudut ovat monipuolinen ja edustava ympäristö palvelukohteiden opastamisen testaamiseen. Vaihteleva palvelu- ja yhdyskuntarakenne tuo esiin erilaisia nykyongelmia ja niiden kehittämismahdollisuuksia.

Pilottialueella sijaitsee vaihtelevasti sekä taajamia, asuttua maaseutua että syrjäseutuja. Keskisuurten ja suurten kaupunkien selkeän kaupunkimaisia liikennenympäristöjä ei pilottialueella kuitenkaan ole, joten varsinaisten kaupunkiseutujen ongelmat eivät ole nousseet esiin pilottisuunnitelmassa.



Alueen asukastiheys ja palvelujen sijoittuminen on otettava huomioon opastuksen suunnittelussa. Pilottialue on tyypillistä eteläisen Suomen maaseutua, joka on suhteellisen harvaan asuttua, muttei miltään osin sillä tavoin lähes asumattomaksi luonnehdittavaa kuin laajat alueet Itä- ja Pohjois-Suomessa, jossa opastusetaisyys on määriteltävä paikallisten tarpeiden pohjalta.

Pilottialue on tyypillistä eteläisen Suomen maaseutua pienine kaupunkikeskustineen; haja-asutusalueet tukeutuvat pääosin maa- ja metsätalouteen. Alueen palvelut ovat suurelta osin maaseudulle tyypillistä mökki- ja maatilamajoitusta ja erilaisia suoramyypintipisteitä.

Alue on keskustaajamien ohella suurimmaksi osaksi maa- ja metsätalouteen tukeutuvaa haja-asutusalueita, jonka matkailupalvelut muodostuvat pienistä yksiköistä lukuun ottamatta kävijämäärillä mitattuna alueen merkittävintä matkailukohdetta, Himoksen hiihtokeskusta (kävijöitä 173 000 vuonna 2002, lähde MEK). Palvelut ovat suurelta osin maaseudulle tyypillistä mökki- ja maatilamajoitusta ja erilaisia suoramyypintipisteitä. Alueella on erilaisia nähtävyyksiä, mutta niiden kävijämäärät eivät yleensä ole kovin suuria.

Himoksen lisäksi merkittäviä matkailukohteita alueella ovat Unescon maailmanperintökohteisiin kuuluva Petäjäveden vanha kirkko, Keuruun vanha kirkko sekä Haapamäen höyryveturipuisto.

Kunta	Asukasluku	Pinta-ala(km <sup>2</sup> )
Korpilahti	5 019	794
Multia	2 088	766
Keuruu	11 874	1 430,8
Kuhmoinen	2 948	937
Jämsä	15 411	1 186,3
Jämsänkoski	7 689	400,65
Petäjävesi	3 721	458,0
<b>Yht.</b>	<b>48 750</b>	<b>5 973</b>

Aluetta halkovat vt 9 (Tampere-Jyväskylä), vt 18 (Seinäjoki-Jyväskylä) vt 23 (Pori-Jyväskylä) ja vt 24 (Lahti-Jämsä) sekä kt 56 (Jämsä-Mänttä) ja kt 58 (Mänttä-Keuruu-Karstula). Moottori- tai moottoriliikenneteitä alueella ei ole.

## 2. ALUEELLISTEN SUUNNITELMIEN LAATIMINEN

### Kaksi tehtävää

Alueellisella pilottityöskentelyllä on kaksi tehtävää. Yhtäältä pilottialueen opastuksessa tunnistetut ongelmat toimivat kehittämistarpeiden määrittelyn pohjana; toisaalta pilottisuunnitelmien tarkoituksena on havainnollistaa ja testata työssä syntyneitä kehittämisideoita.

Pilottialueelle on laadittu kaksi rinnakkaista alueellista opastussuunnitelmaa, nykyisten opastusohjeiden mukainen suunnitelma sekä pilottisuunnitelma, jossa on sovellettu tässä suunnitteluprojektissa ideoituja uusia opastusperiaatteita. Pilottisuunnitelman ja nykyohjeen mukaisen suunnitelman vertaileminen havainnollistaa sekä suunnittelijoille että sidosryhmille sitä, miten erilaisia vaatimuksia tyydyttävät muutokset vaikuttaisivat opastuksen kokonaisuuteen eli opastusinformaation määrään ja laatuun todellisessa liikenneympäristössä.

### Pilottisuunnitelma

Pilottisuunnitelmassa on kokeiltu väriltään ruskeaa palvelukohteiden opastuskokonaisuutta. Pilottisuunnitelmassa opastus kattaa nykyistä useampia toimintoja ja nykyistä useampia palvelukohdetunnuksia. Joitakin uusia opasteita ja tunnuksia on ideoitu tässä työssä, mutta niiden tarkempi suunnittelu liittyy uuden oppaan laadintatyöhön, mikä on myöhempi erillinen projekti. Osa pilottisuunnitelmassa käytetyistä tunnuskuviista ei ole kuva-aiheiltaan tarkoitettu suoraan jatkotyön pohjaksi.

Pilottiopasteissa on pyritty kansainvälisesti ymmärrettävään symboliikkaan ja mahdollisimman vähäiseen tekstin käyttöön.

Liittymään sijoitettavien opastetaulujen lukumäärää koskevissa rajoituksissa, opastetauluihin sijoitettavan informaation määrärajoituksissa sekä opasteiden sijoittelussa on noudatettu pääsääntöisesti nykyisiä suunnitteluohjeita.

### Nykyohjeen mukainen suunnitelma

Nykyohjeen mukainen suunnitelma perustuu voimassa olevaan Tiehallinnon suunnitteluohjeeseen. Suunnitelma on luonteeltaan alueellinen suunnitelma, jossa on käytetty suunnitteluohjeen antamia harkintamahdollisuuksia. Suunnitelma poikkeaa todellisesta, maastossa vallitsevasta nykytilanteesta, koska teiden varsilla on vanhojen ohjeiden mukaisia opasteita, luvattomia opasteita sekä sisällöltään ilman Tiehallinnon lupaa osittain muutettuja opasteita.

### Pilottisuunnitelman viitat ja opasteet

Pilottisuunnitelmassa on käytetty jäljempänä esitettyjä tunnuksia, joista suurin osa on väriykseltään ruskeita.

Pilotissa opasteiden värijaottelu perustuu palvelukohdetunnuksiin: kullekin tunnukselle on määritetty ensisijainen pohjaväri. Kaikki muut palvelukohteet paitsi tienvarsipalvelut (ks. merkkien selitykset) on opastettu ruskealla pohjavärillä.



*Huomaa, että pilottisuunnitelma on kehittämisprojektissa käytetty työväline, eikä projektityöryhmän ehdotus uusista tunnuksista. Pääraportin luvussa "Opastuksen kehittämisen periaatteet" ehdotettu kehittämissuunta poikkeaa jonkin verran pilottisuunnitelman sisällöstä.*

Monialayritysten opastaminen johtaa tilanteisiin, joissa samaan tauluun yhdistetään sekä sini- että ruskeapohjaisia tunnuksia. Tällaisissa tilanteissa opasteen kehyksellä on kuitenkin vain yksi väri joka määräytyy seuraavan periaatteen mukaan: *sinisiä tunnuksia voidaan esittää myös ruskeapohjaisissa tauluissa, mutta ruskeita tunnuksia ei voida siirtää sinisiin opasteisiin.* Tämä johtuu siitä, että pakollisesti tunnistettaviin opasteisiin (sininen väri) ei voida liittää tunnuksia, joita ei tarvitse tunnistaa.

Esim. matkamuistomyymälä-kahvila, jossa sijaitsee myös matkailuneuvonta, on opastettu ruskealla opasteella, vaikka miehitetty opastuspiste ensisijaisesti sininen tunnus.

Lisäksi pilotin yhteydessä on tarkasteltu muutamaa uutta opastetyyppiä:

- Keuruun taajaman majoituspalvelut viitoitetaan sisääntuloväylältä yhdistelmäopasteella, jonka tunnuksena on hotelli (vuode), ja kaikkien kolmen hotellikriteerit täyttävän majoituskohteen nimi sekä nuolet osoittamassa kohteiden suuntaa.
- Kuhmoisten keskustaajama jää valtatieltä syrjään. Keskustan merkittävimmät matkailupalvelut viitoitetaan valtatieltä sellaisella yhdistelmäopasteella, jossa esitetään asianmukaiset palvelukohdetunnukset ja taajaman nimi sekä suuntaa osoittava nuoli.
- Matkailukohteiden osoiteviittana pilotissa on testattu nykyistä suurempaa tekstiä ja väriltään ruskeaa viittaa. Viitan käytön periaatteet ovat nykykäytännön mukaiset: sen kannassa voidaan käyttää useimpia palvelukohdetunnuksia.

## Majoitus ja ruokailu

### Majoitusliike (Hotelli)

Nykyisiä koko- ja ateriapalveluiden kriteerejä madalletaan. Opastuksen edellytyksenä aamiaistarjoilu, sijattu vuode ja mahdollisuus majoittua yksin sekä WC ja suihku huoneen yhteydessä.



Esim.



### Maatila- ja perhemajoitus

"Majoitusta palvelun tarjoajan kodissa tai kodin välittömässä läheisyydessä": Majoitusta lähinnä maataloilla; päärakennuksessa tai aitassa. Sisältää aamiaistarjoilun ja vuodevaatteet.

### Retkeilymaja

Ei muutoksia nykykäytäntöön: Edullinen majoitus, vaihtelevan kokoiset huoneet, suihkut & wc usein käytävillä.



*Mökkimajoitus tai loma-asunto*

- Tunnuksella opastetaan vähintään 3 mökin kokonaisuus, tai rivitaloloma-asunnot.
- Edellytyksenä ammattimainen mökinvuokraustoiminta: opastus avaimenluovutuspaikkaan.
- Ei edellytä ruokailumahdollisuutta tai aamiaistarjoilua eikä lakanoita. (Mökissä keittomahdollisuus.)



*Leirintäalue*

Opastetaan kuten nykyään



*Matkailuajoneuvoalue*

Opastetaan kuten nykyään



*Ravintola*

Opastetaan kuten nykyään



*Kahvila*

Opastetaan kuten nykyään



*Tilausravintola ja leirikeskus*

Ei opasteta pysyvin opastein

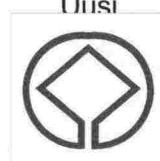
Tilapäisopasteita voidaan kyllä käyttää

**Nähtävyydet ja aktiviteetit**

*Maailmanperintökohde*

Tunnuksen lisäksi teksti UNESCO.

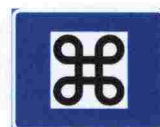
Uusi



*Historiallinen nähtävyys*

Lausunnonantajana Museovirasto. Hannunvaakunan tilalla tai lisänä voidaan käyttää täsmentäviä tunnuksia. Kohteet kuten nykyään:

- Museo
- Museotie tai -silta, kirkko, kartano tai linnoitus, ruukki, museokanava jne. esihistoriallinen kohde, (sota-) historiallinen muistomerkki
- Arvokas rakennettu ympäristö, kulttuurimaisema tai valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö



*Taiteellinen nähtävyys: taidenäyttely*

Opastetaan kuten nykyään: Läänin taidetoimikunnan lausunnon perusteella Harkitaan jonkin uuden tunnuksen käyttöönottoa

Esim.

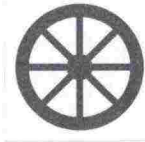




*Korkeatasoiset keräilijöiden kokoelmat, kotiseutumuseot, näyttelyt*

Kriteerit avoinna, lausuntomenettely avoinna.

Esim.



*Luonnonnähtävyys*

*Kansallispuisto*

*Arvokas luontokohde*

Esim.



*Luontokeskus*

*Matkailukohteet - huvittelu*

- Opastuksen perusteena suuret liikennemäärät
- Mahdollisesti kullekin ryhmälle omat tunnuksensa
- Huvipuisto ja vesipuisto (yhteinen tunnus)
- Eläinpuisto
- Teemapuisto

Tunnukset  
avoinna

Esim.



*Kaupalliset "nähtävyydet"*

- Puutarhanäyttely
- Matkamuistomyynti, lahjatavarat
- "Tehtaanmyymälät"

*Uimaranta*

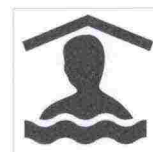
Uimaranta opastetaan kuten nykyisin



*Uimahalli*

- Uimahallit opastetaan omalla tunnuksellaan
- Kylpylät opastetaan hotellin yhteydessä uimahallitunnuksella

Esim.



*Ulkoilualueet ja reitit*

- Ulkoilualueiden opastus omalla tunnuksellaan. Ulkoilualan kriteerejä väljennetään.
- Opastetaan autoilijat vaellus- jne. reittien alkupisteisiin vaellusreitit uudella tunnuksella.



*Hiihtohissi*

Nykyohjeen mukaan



*Tuolihissi*

Myös kesäisin maisemakohteet



*Kalastuspaikka*  
Nykyohjeen mukaan



*Lähde*  
Opastetaan vain läheltä P-tunnuksen yhteydessä.



*Golfkenttä*

Esim.



*Urheiluhalli*



*Ravirata*

Tunnus  
avoinna

*Matkustajasatama*

Esim.



*Venesatama*  
Maantiematkailijan kannalta merkittävät venesatamat: vieras-  
venesatamat ja matkailullisesti kiinnostavat muut satamat.

Esim.



*Posti*

Esim.



### Tienvarsipalvelut

*Huoltoasema / polttoaineen myynti*  
Huoltoaseman yhteydessä mahdollisesti oleva kahvila opas-  
tetaan omalla tunnuksellaan. Huoltoaseman palvelut: Poltto-  
aineen myynti (automaatti tai kassa), tuulilasin pesu, ilma,  
vesi



Esim.

*Matkailuajoneuvojen huolto: Käymälän tyhjennys*  
Opastetaan esim. huoltoasemien yhteydessä. (Opastettujen  
leirintäalueiden varusteluun sisältyy ko. palvelut)



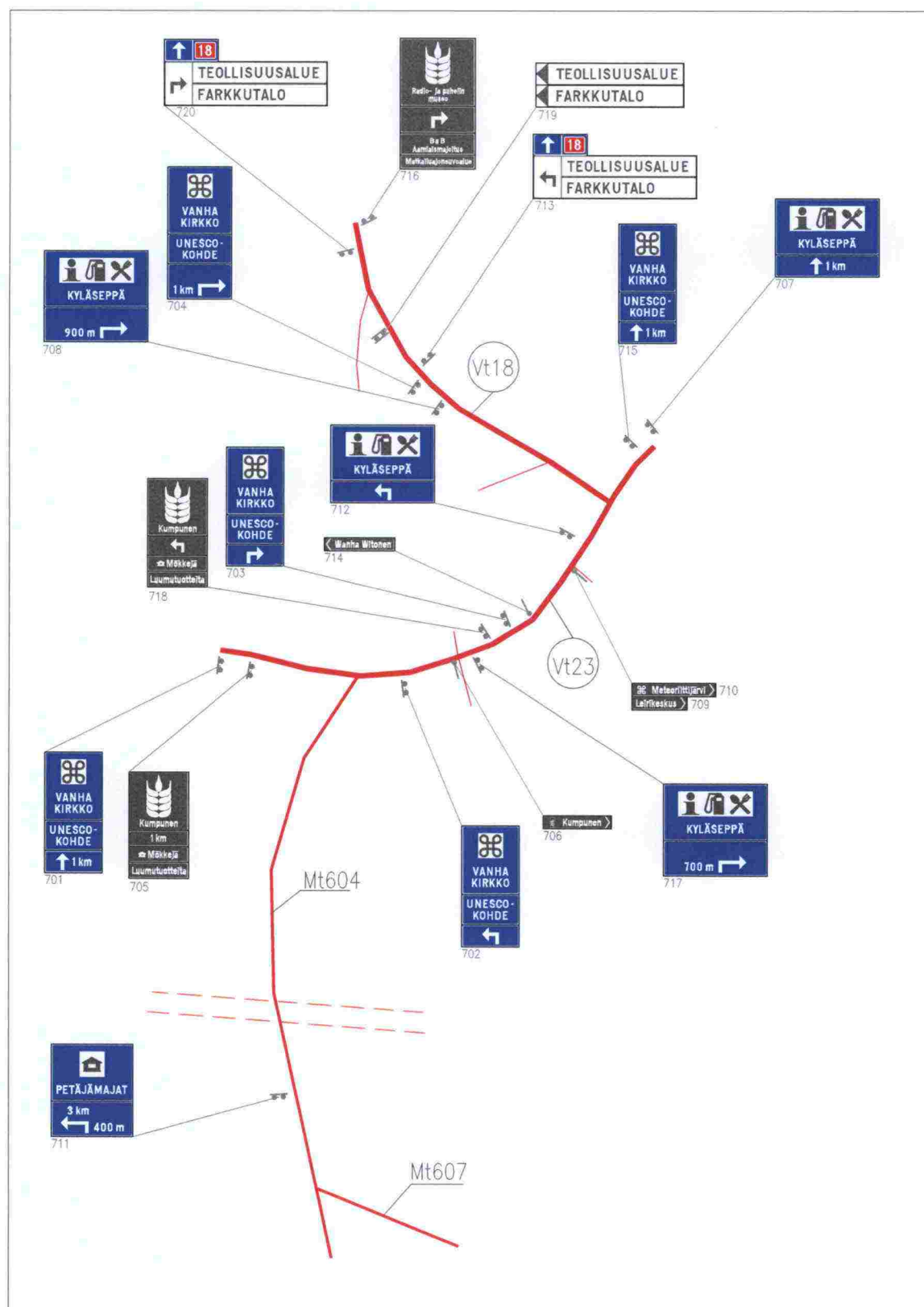


*Autokorjaamo**Levähdysalue**WC**Ensiapu**Miehitetty opastuspiste**Opastustaulu**"Opastus Information" -tekstiopaste***Maaseutuyritykset***Lähituotteiden suoramyynti**Nykyisen maaseutuyrityksen sijaan tilamyynti/suoramyynti:  
tilan tai lähiseudun tuotantoa**Esim.**Kotieläinpihat tms.**Sika ja  
kana**Ratsastus***3. OTTEITA ALUEELLISTA OPASTUSSUUNNITELMISTA**

### 3. OTTEITA ALUEELLISTA OPASTUSSUUNNITELMISTA

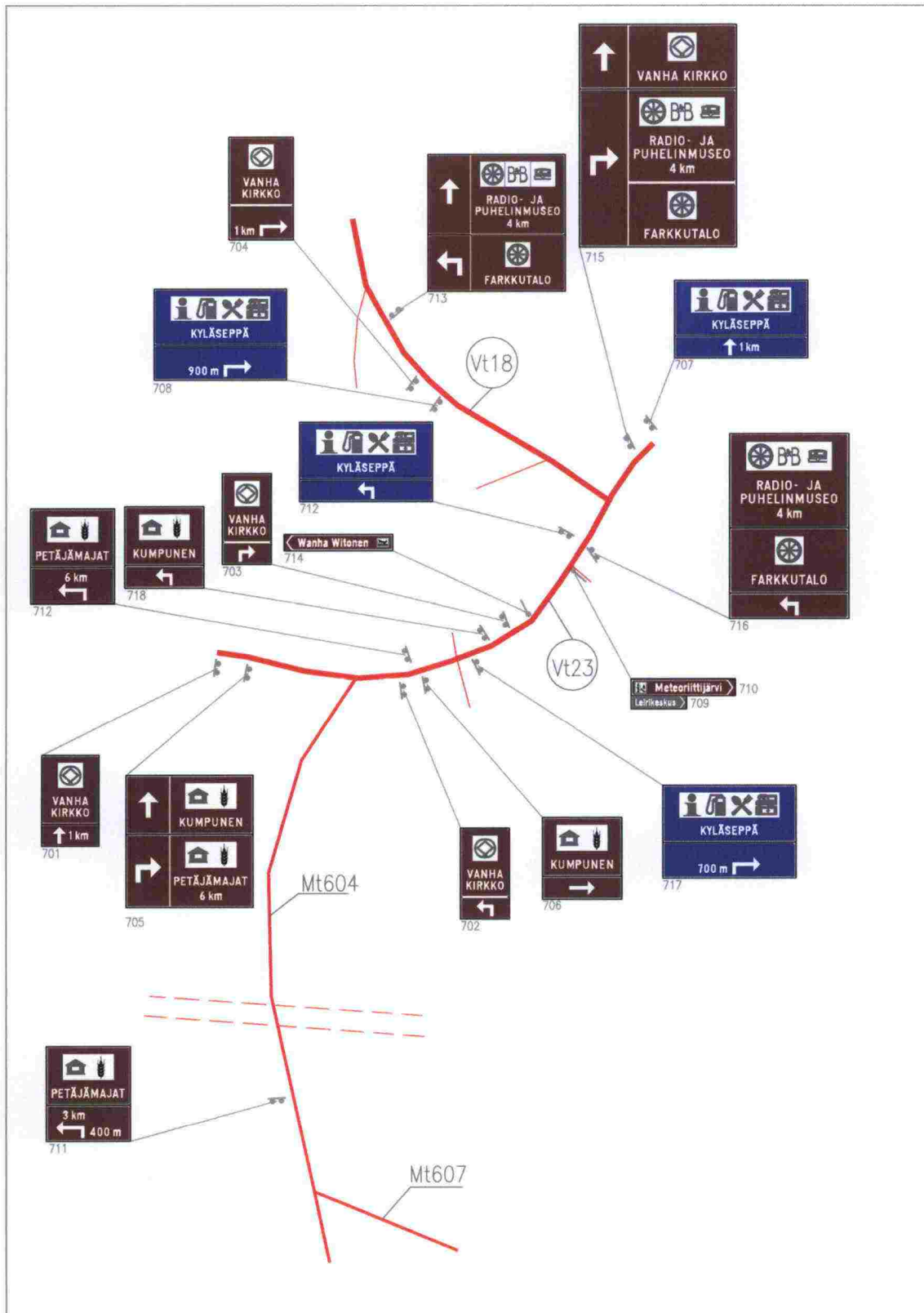
#### PETÄJÄVESI

#### Nykyohjeen mukainen suunnitelma

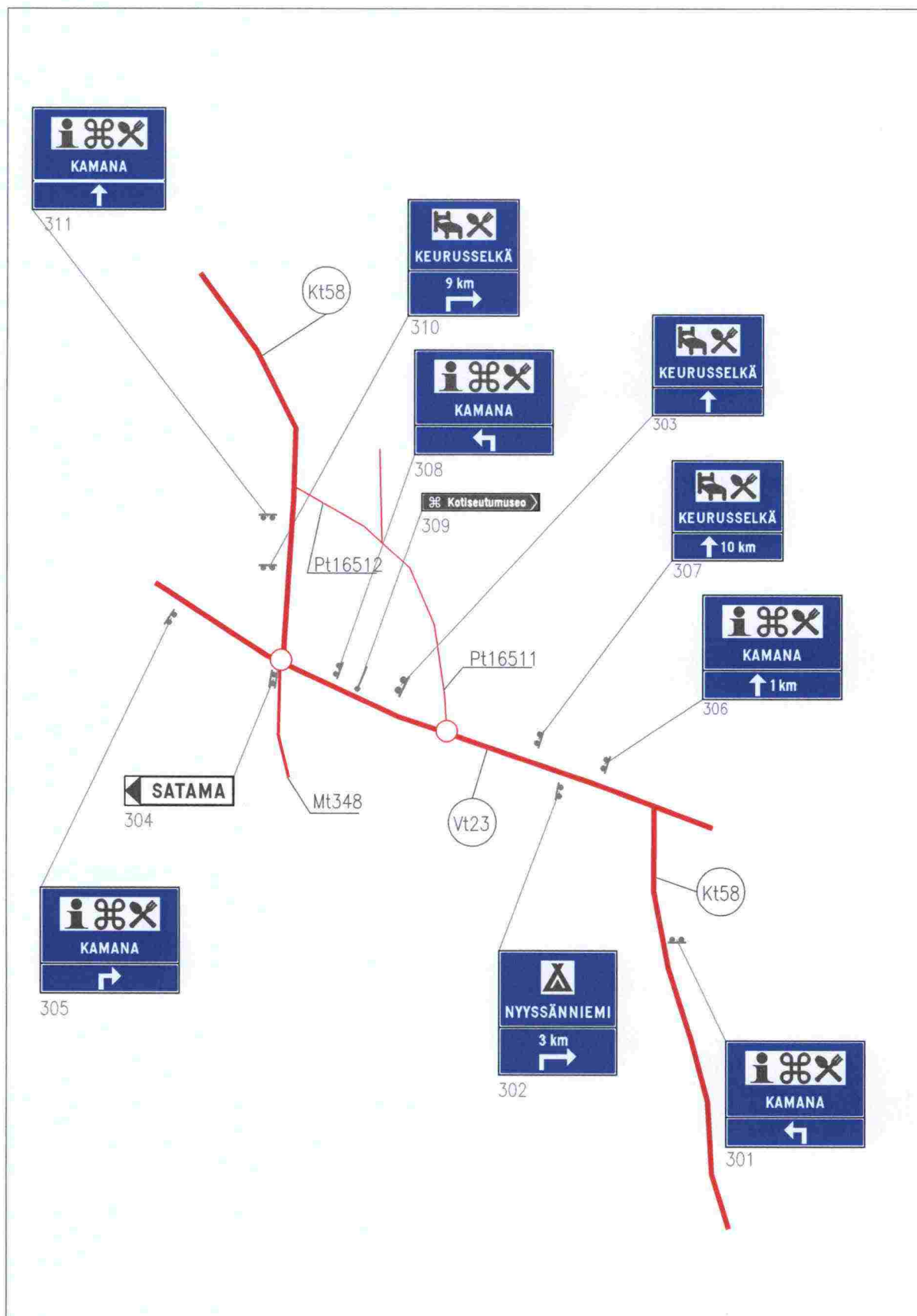




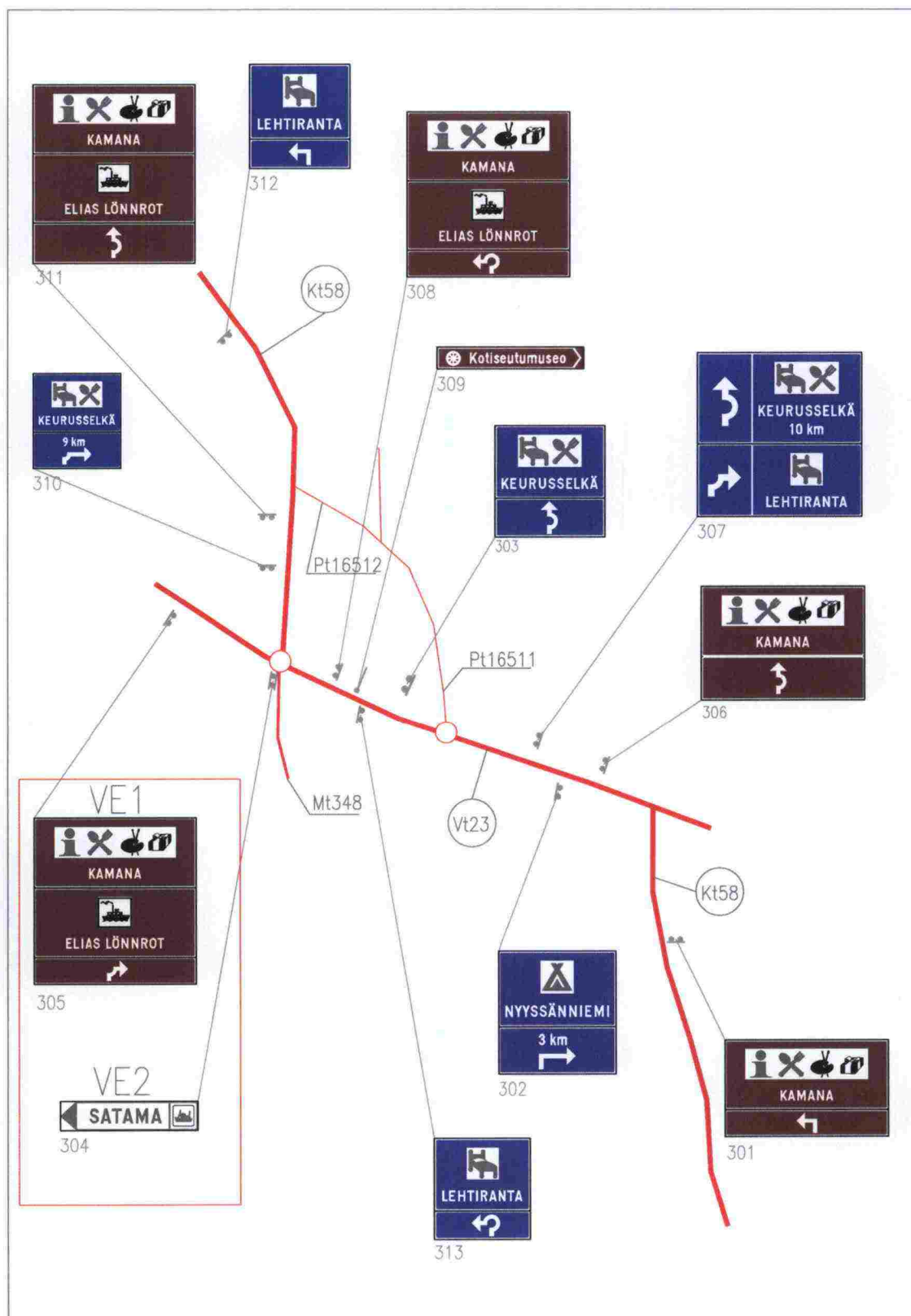
## PETÄJÄVESI Pilottisuunnitelma



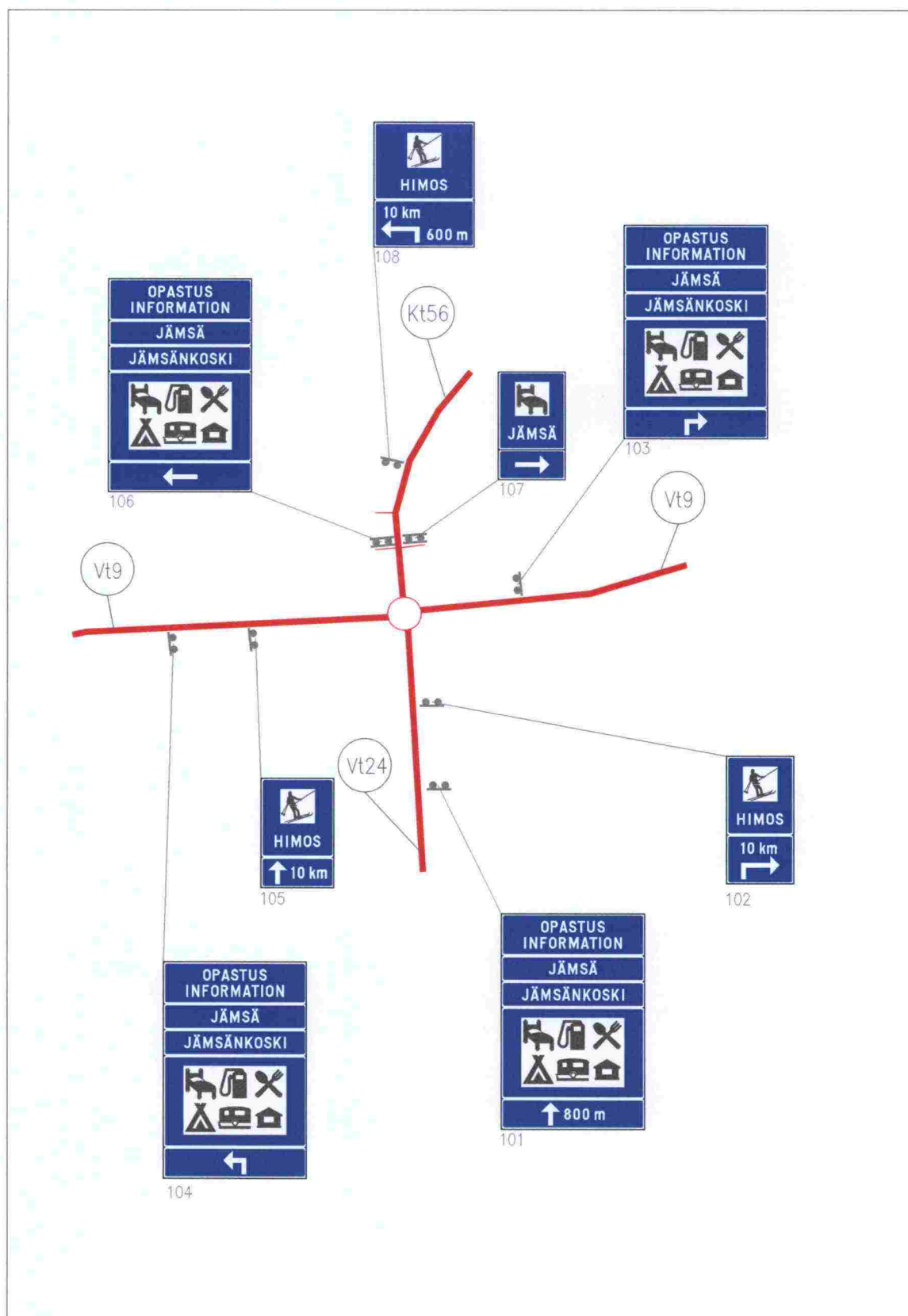
**KEURUU**  
Nykyohjeen mukainen suunnitelma





**KEURUU**  
**Pilottisuunnitelma**

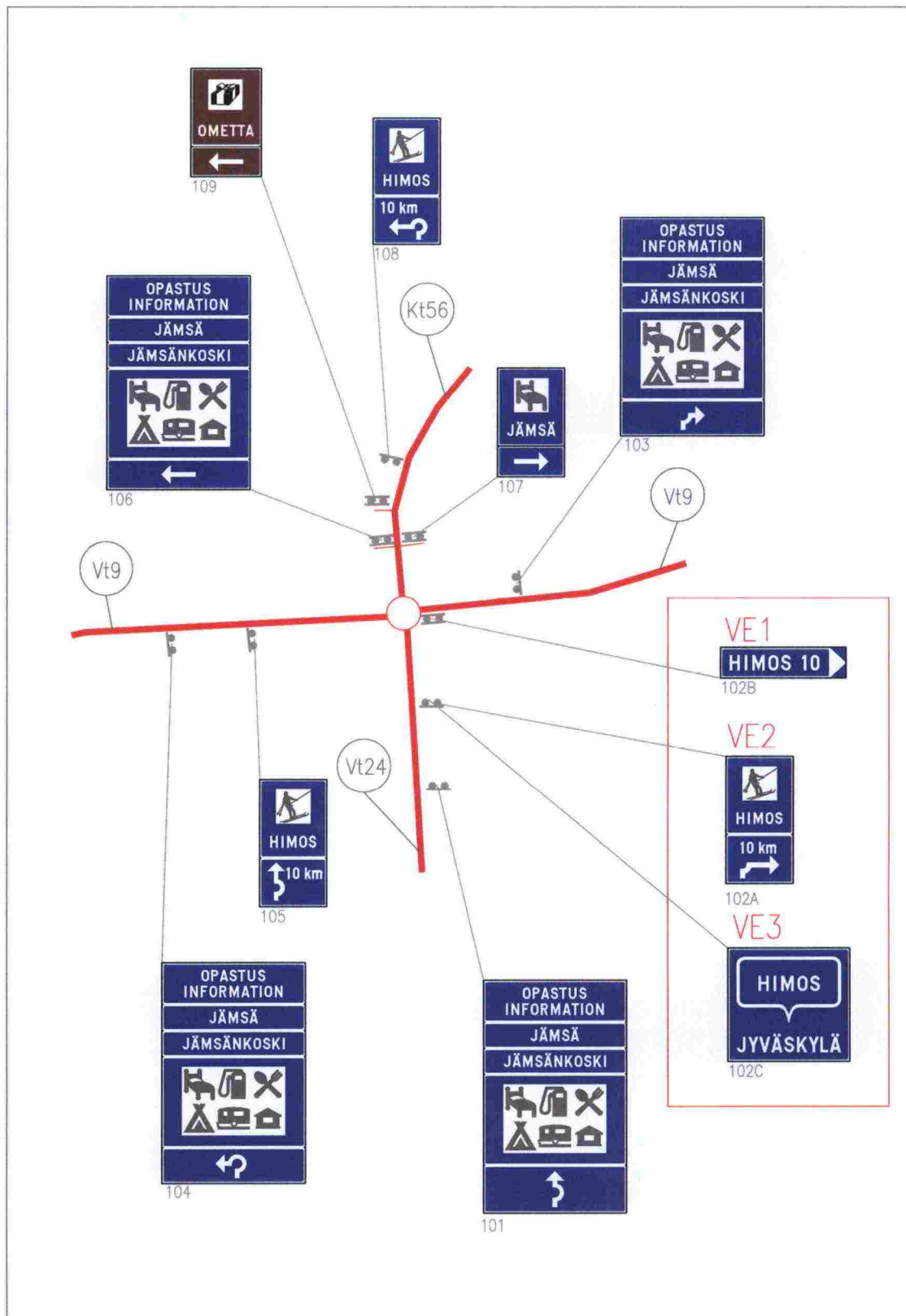
## JÄMSÄ 1 Nykyohjeen mukainen suunnitelma



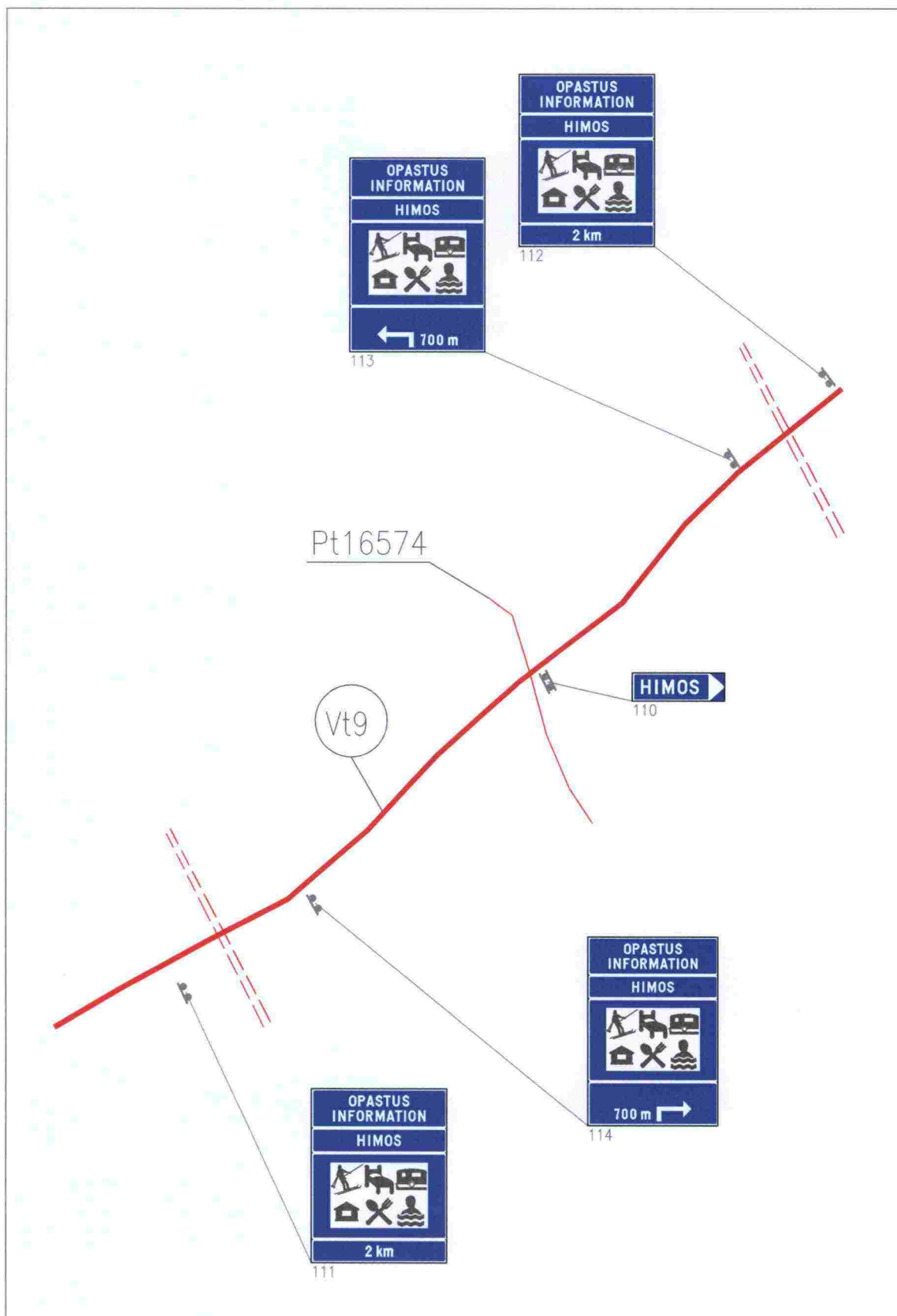


## JÄMSÄ 1

## Pilottisuunnitelma



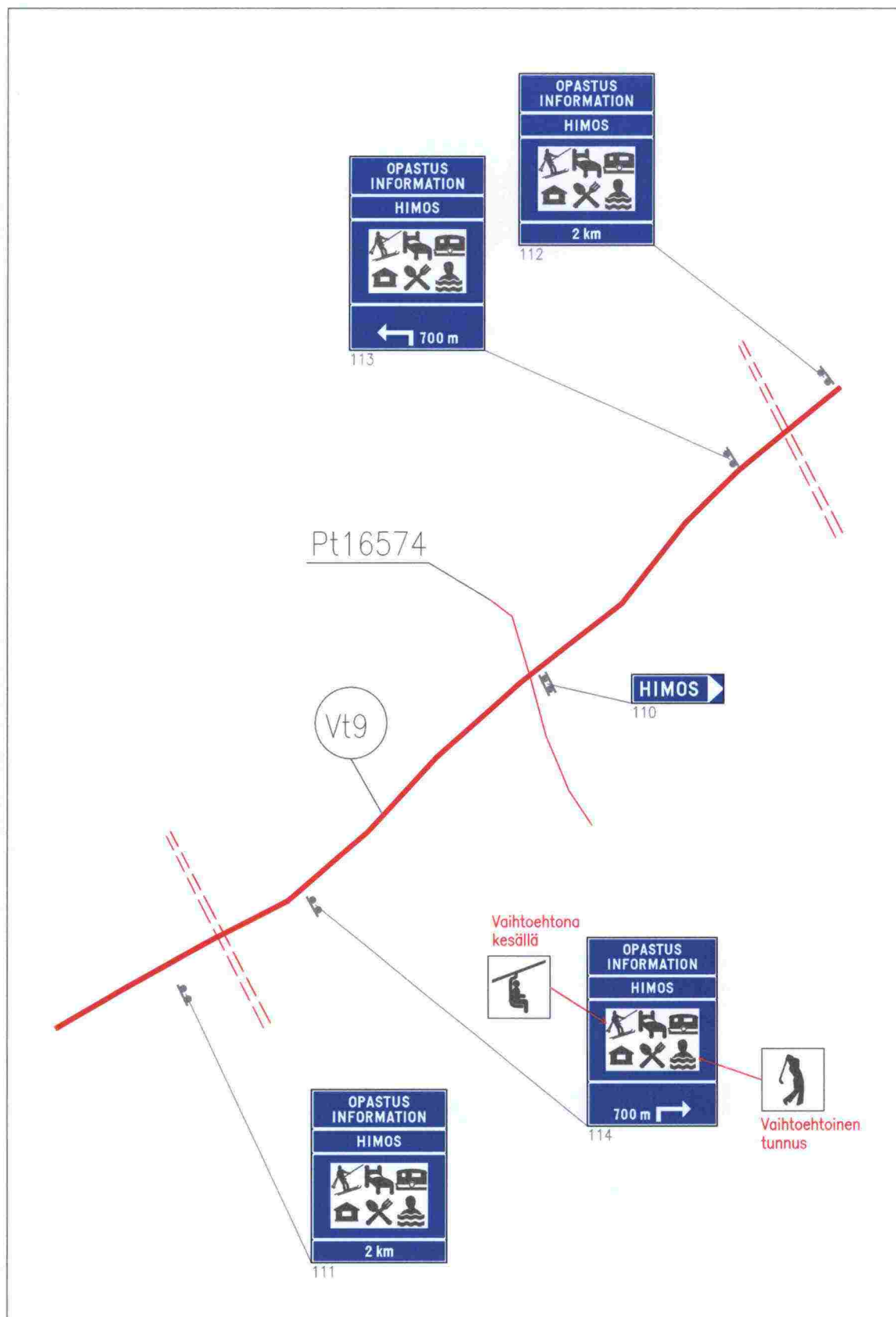
JÄMSÄ 2  
Nykyohjeen mukainen suunnitelma





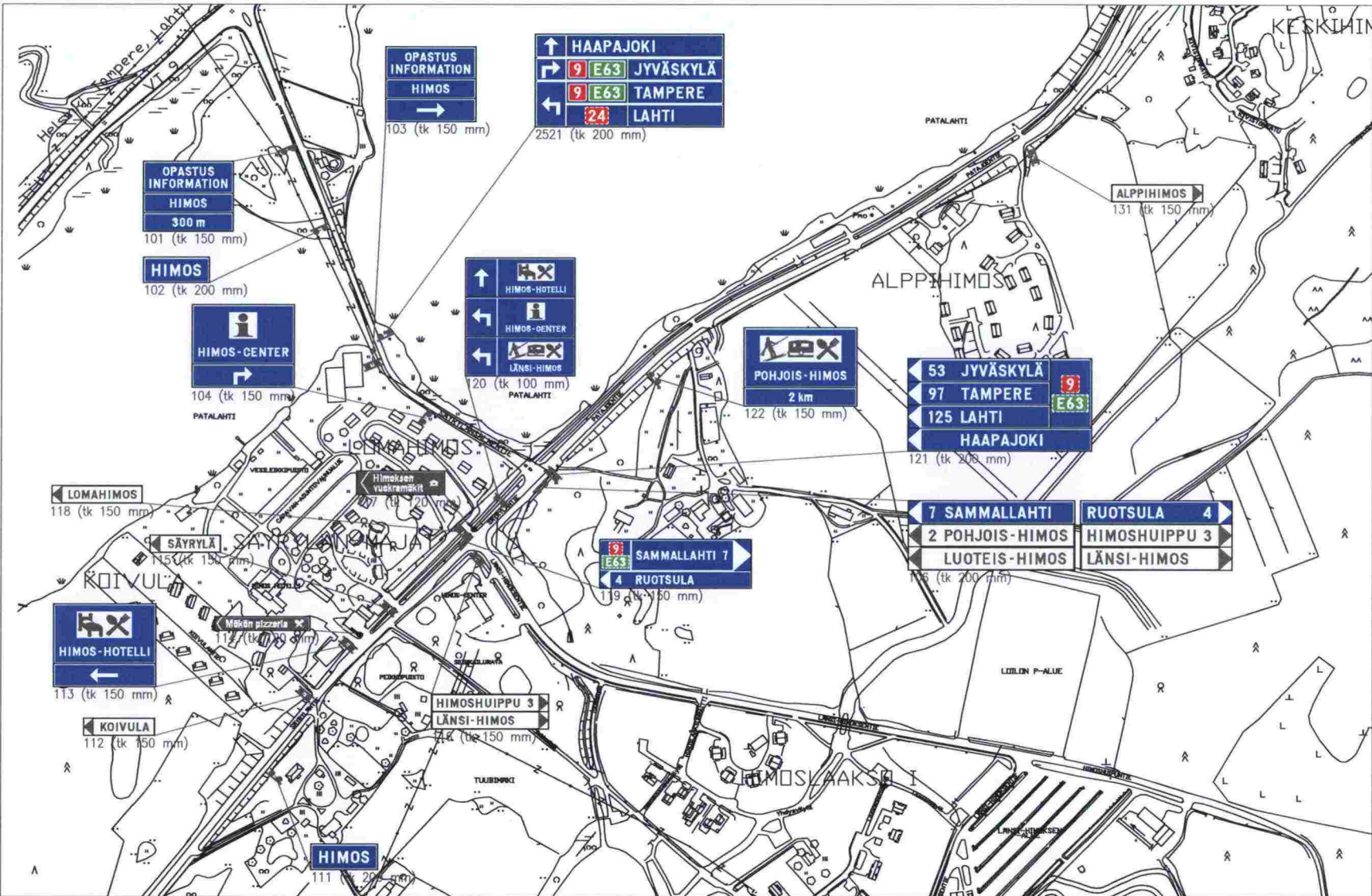
## JÄMSÄ 2

### Pilottisuunnitelma



# JÄMSÄ 3

## Nykyohjeen mukainen suunnitelma





ISSN 1457-9871  
ISBN 951-803-278-5  
TIEH 3200877